

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

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

BÁO CÁO CUỐI KỲ

TẬP 3: HỖ TRỢ KỸ THUẬT ĐỂ NÂNG CAO NĂNG LỰC CỦA
ỦY BAN AN TOÀN GIAO THÔNG QUỐC GIA (NTSC)

Tháng 3/2009

CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TNHH NIPPON KOEI

Tỷ giá hối đoái trong Báo cáo

USD 1 = JPY 118 = 16,500 VND

(Tỷ giá trung bình năm 2008)

LỜI NÓI ĐẦU

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

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

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

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

TSUNO Motonori

Trưởng đại diện

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Văn phòng tại Việt Nam

Tháng 3 năm 2009

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

VĂN BẢN ĐỀ TRÌNH

Thưa Ngài,

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

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

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

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

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

Kính thư,

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

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

MỤC LỤC

**TẬP 3 HỖ TRỢ KỸ THUẬT ĐỂ NÂNG CAO NĂNG LỰC CỦA
ỦY BAN AN TOÀN GIAO THÔNG QUỐC GIA (NTSC)**

PHẦN I GIỚI THIỆU

1	TÍNH CẦN THIẾT CỦA HỖ TRỢ BỔ SUNG	
1.1	Bối cảnh.....	I-1
1.2	Mục tiêu	I-1
2	PHƯƠNG PHÁP THỰC HIỆN	I-1

PHẦN II DỰ ÁN THÍ ĐIỂM PHÁT TRIỂN VĂN HOÁ AN TOÀN GIAO THÔNG

1	GIỚI THIỆU	
1.1	Bối cảnh và thông tin cơ bản.....	II-1
1.2	Mục đích	II-1
1.3	Đối tượng của dự án thí điểm	II-2
1.4	Biểu hiện của văn hóa ATGT.....	II-2
1.5	Định nghĩa về Tuyến đường an toàn đến trường.....	II-3
1.6	Lựa chọn địa điểm cho dự án	II-3
2	TÌNH HÌNH GIÁO DỤC ATGT TRONG NHÀ TRƯỜNG HIỆN NAY.....	II-5
3	NHỮNG CĂN CỨ PHÁP LÝ CHO VIỆC LỰA CHỌN ĐỊA BÀN THÍ ĐIỂM	II-6
4	ĐẶC ĐIỂM CỦA ĐỊA BÀN DỰ ÁN	
4.1	Đặc điểm chung của trường THPT Cẩm Giàng tỉnh Hải Dương	II-7
4.2	Giáo dục ATGT tại trường THPT Cẩm Giàng.....	II-8
4.3	Tình hình ATGT tại trường THPT Cẩm Giàng	II-8
4.4	Tình hình ATGT tại ngã tư Ghề.....	II-8
5	HOẠT ĐỘNG VĂN HÓA AN TOÀN GIAO THÔNG Ở DỰ ÁN THÍ ĐIỂM	
5.1	Kế hoạch hành động và quá trình triển khai.....	II-12
5.2	Triển khai các hoạt động.....	II-13
6	TÓM TẮT HOẠT ĐỘNG CỦA DỰ ÁN THÍ ĐIỂM.....	II-20

7	PHÂN TÍCH ĐÁNH GIÁ DỰ ÁN “ĐƯỜNG AN TOÀN ĐẾN TRƯỜNG” TRONG CHƯƠNG TRÌNH VĂN HÓA AN TOÀN GIAO THÔNG	
7.1	Kết quả khảo sát các học sinh tại Trường THPT Cẩm Giàng	II-24
7.2	Kết quả khảo sát với cư dân địa phương và các tình nguyện viên	II-24
7.3	Kết quả khảo sát từ chính quyền địa phương	II-25
8	ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ CỦA DỰ ÁN	II-25
9	KHÓ KHĂN VÀ GIỚI HẠN	II-26
10	KẾT LUẬN	II-27
11	KHUYẾN NGHỊ	II-28
PHẦN III QUỸ TÀI TRỢ AN TOÀN GIAO THÔNG		
1	GIỚI THIỆU	
1.1	Bối cảnh	III-1
1.2	Mục đích	III-1
2	VAI TRÒ CỦA QUỸ TRONG PHÁT TRIỂN VĂN HÓA AN TOÀN GIAO THÔNG	III-2
3	THÀNH LẬP QUỸ TÀI TRỢ AN TOÀN GIAO THÔNG	
3.1	Chính sách cơ bản	III-4
3.2	Đánh giá, so sánh các loại hình Quỹ	III-4
4	CƠ SỞ, ĐIỀU KIỆN VÀ THỦ TỤC THÀNH LẬP QUỸ	
4.1	Điều kiện thành lập quỹ	III-9
4.2	Thủ tục thành lập quỹ	III-10
4.3	Quyền hạn và nghĩa vụ của quỹ	III-11
4.4	Tổ chức và quản lý quỹ	III-13
4.5	Tài sản và tài chính của quỹ	III-14
4.6	Quy định về thuế	III-14
5	CHƯƠNG TRÌNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA QUỸ TÀI TRỢ ATGT	
5.1	Nâng cao ý thức và kiến thức của mọi người	III-15
5.2	Phát triển nguồn nhân lực	III-16
5.3	Đẩy mạnh sự tham gia của cộng đồng vào việc phát triển mạng lưới	III-17
5.4	Xây dựng lòng tin và sự đồng thuận của cộng đồng bằng việc ưu tiên những vấn đề về khu vực an toàn và tham gia giao thông an toàn hơn	III-18
5.5	Phát triển/ Nâng cao tiêu chuẩn ATGT	III-19
5.6	Đẩy mạnh sự phối hợp và trách nhiệm giữa các ban ngành liên quan	III-19
5.7	Chi phí và doanh thu từ các hoạt động	III-20
5.8	Chức năng của Quỹ dựa trên chương trình hoạt động đã đề xuất	III-21
6	KHUÔN KHỔ TÀI CHÍNH CỦA QUỸ	
6.1	Cơ cấu cơ bản	III-21
6.2	Vốn điều lệ	III-22

6.3	Nguồn thu từ các hoạt động.....	III-24
6.4	Sự tham gia của Chính phủ	III-25

PHẦN IV KẾT LUẬN VÀ ĐỀ XUẤT

1 KẾT LUẬN

1.1	Dự án thí điểm Văn hóa ATGT	IV-1
1.2	Quỹ tài trợ ATGT	IV-1

2 ĐỀ XUẤT

IV-2

DANH SÁCH BẢNG

PHẦN II DỰ ÁN THÍ ĐIỂM PHÁT TRIỂN VĂN HOÁ AN TOÀN GIAO THÔNG

1.6. 1	Đặc điểm của tỉnh Hải Dương và địa điểm thực hiện dự án	II-4
2.1. 1	Tình hình giáo dục ATGT trong nhà trường hiện nay.....	II-6
4.4. 1	Tóm tắt điều tra đếm lưu lượng giao thông.....	II-10
5.2. 1	Vị trí, nhiệm vụ và công việc của học sinh tình nguyện viên tại Góc tuyên truyền Văn hóa ATGT	II-15
5.2. 2	Chức năng nhiệm vụ của Tình nguyện viên hướng dẫn qua đường.....	II-19
6.1. 1	Tóm tắt chung về các hoạt động của dự án	II-21
11.1.1	Các cơ quan và trách nhiệm thực hiện Thí điểm Văn hóa ATGT ở trường THPT Cẩm Giàng	II-30

PHẦN III QUỸ TÀI TRỢ AN TOÀN GIAO THÔNG

2.1. 1	Vai trò của Quỹ tài trợ theo chương trình Văn hóa ATGT	III-3
3.2. 1	Đánh giá các hình thức Quỹ.....	III-8
5.7. 1	Chi phí và Doanh thu của Quỹ.....	III-20
6.3. 1	Phân loại hoạt động của Quỹ có liên quan tới Chính phủ.....	III-24

DANH SÁCH HÌNH

PHẦN I GIỚI THIỆU

2. 1	Đề xuất chức năng của UB ATGTQG	I-2
2. 2	Cơ cấu công việc cho Hỗ trợ bổ sung	I-3

PHẦN II DỰ ÁN THÍ ĐIỂM PHÁT TRIỂN VĂN HOÁ AN TOÀN GIAO THÔNG

1.6. 1	Vị trí dự án thí điểm	II-5
4.1. 1	Trường THPT Cẩm Giàng	II-7
4.4. 1	Số lượng lớn các em học sinh qua ngã tư Ghẽ hàng ngày.....	II-9
4.4. 2	Lưu lượng giao thông hàng ngày tại ngã tư Ghẽ.....	II-10
4.4. 3	Lưu lượng giao thông theo giờ tại Ghẽ [QL5 (Hà Nội - Hải Phòng)	II-11
4.4. 4	Lưu lượng giao thông theo giờ tại Ghẽ (Cẩm Giàng - Hưng Yên)	II-11
4.4. 5	Tóm tắt kết quả phiếu hỏi người dân địa phương về ATGT	II-12
5.1. 1	Quá trình triển khai dự án thí điểm	II-13
5.2. 1	Góc tuyên truyền	II-14
5.2. 2	Sơ đồ tổ chức Góc tuyên truyền Văn hóa ATGT.....	II-16
5.2. 3	Các học sinh tình nguyện viên của Góc tuyên truyền	II-16
5.2. 4	Minh họa tổ chức đi lại qua đường ở Ngã tư Ghẽ	II-18
5.2. 5	Hình vạch kẻ sơn được sơn lại theo 4 hướng	II-20
6.1. 1	Hoạt động trong chương trình khai mạc	II-23
6.1. 2	Hoạt động hướng dẫn đi lại an toàn ở Ngã tư Ghẽ.....	II-23

PHẦN III QUỸ TÀI TRỢ AN TOÀN GIAO THÔNG

6.1. 1	Luông tiền trong quá trình thu chi của Quỹ	III-22
6.1. 2	Hình ảnh về cơ cấu tài chính trong từng giai đoạn	III-22

CHỮ VIẾT TẮT

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

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

PHẦN I GIỚI THIỆU

1 TÍNH CẦN THIẾT CỦA HỖ TRỢ BỔ SUNG

1.1 Bối cảnh

Với mục tiêu chính là phát triển Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ tới năm 2020 và xây dựng chương trình hành động cho 5 năm tới, Nghiên cứu này đã được hoàn thành với sự nỗ lực không nhỏ của Nhóm nghiên cứu JICA và UB ATGTQG, cùng với các cơ quan đối tác khác. Quy hoạch tổng thể và Chương trình hành động đã giới thiệu một hệ thống các chương trình phát triển ATGT bao gồm cả những vấn đề của từng lĩnh vực và liên ngành, nhằm giảm một nửa số người tử vong do TNGT, cũng như phát triển thể chế có liên quan đến ATGT. Vấn đề này bao gồm chương trình đề xuất cơ cấu tổ chức (hoặc tái cơ cấu, tùy từng trường hợp) và phát triển hệ thống hướng tới chính sách ATGT toàn diện.

Quy hoạch tổng thể và Chương trình hành động sẽ được Chính phủ Việt Nam cân nhắc, thông qua bằng những thủ tục cần thiết. Tuy nhiên, tình hình TNGT nghiêm trọng hiện nay đòi hỏi phải triển khai ngay lập tức bất cứ biện pháp khắc phục nào có thể giảm số người thiệt mạng. Tất nhiên, Chính phủ Việt Nam đã nhanh chóng thực hiện những biện pháp như quy định đội mũ bảo hiểm và tăng cường cưỡng chế nghiêm minh, song song với những biện pháp khác để giảm nhẹ tình hình. Tuy vậy, vẫn cần có những nỗ lực lớn hơn nữa để phát triển ATGT một cách bền vững. Một trong các vấn đề bức thiết là nâng cao ý thức tự giác của người dân, chính việc thiếu ý thức này đã góp đến 80% trong số các nguyên nhân TNGT. Vì vậy, hoạt động có tính cộng đồng (hoạt động văn hóa an toàn giao thông) với mức tiêu nâng cao ý thức tự giác của người sử dụng đường đã được đề xuất trong Quy hoạch tổng thể và Chương trình hành động. Để thực hiện thành công các hoạt động này, không những các bộ liên quan như Bộ GTVT, Công an ... mà cả chính quyền địa phương, các tổ chức dân sự, hội quần chúng và công ty tự nhân se tham gia trong đó UBATGTQG sẽ đóng vai trò chủ chốt trong việc thực hiện

Để đáp ứng những đòi hỏi đó, UB ATGTQG đề xuất Chính phủ Nhật Bản tiếp tục hỗ trợ kỹ thuật để phát triển ATGT bền vững, nhằm hoàn thành sứ mệnh: “Vì một xã hội đầy tình người và không TNGT”. Phần VI trình bày tóm tắt nội dung hỗ trợ kỹ thuật bổ sung này.

1.2 Mục tiêu

Một trong những vấn đề quan trọng là kiên toàn chức năng và nâng cao năng lực cho UB ATGTQG, đặc biệt là đẩy mạnh việc phát triển ATGT toàn diện. Quy hoạch tổng thể và Kế hoạch hành động đề xuất một vài chương trình ATGT cho các nhóm cộng đồng để nâng cao nhận thức của người dân về ATGT, trong đó vai trò chính thuộc về UB ATGTQG. Do đó, để kiện toàn chức năng của UB ATGTQG, hỗ trợ kỹ thuật bổ sung sẽ tập trung vào những lĩnh vực sau đây:

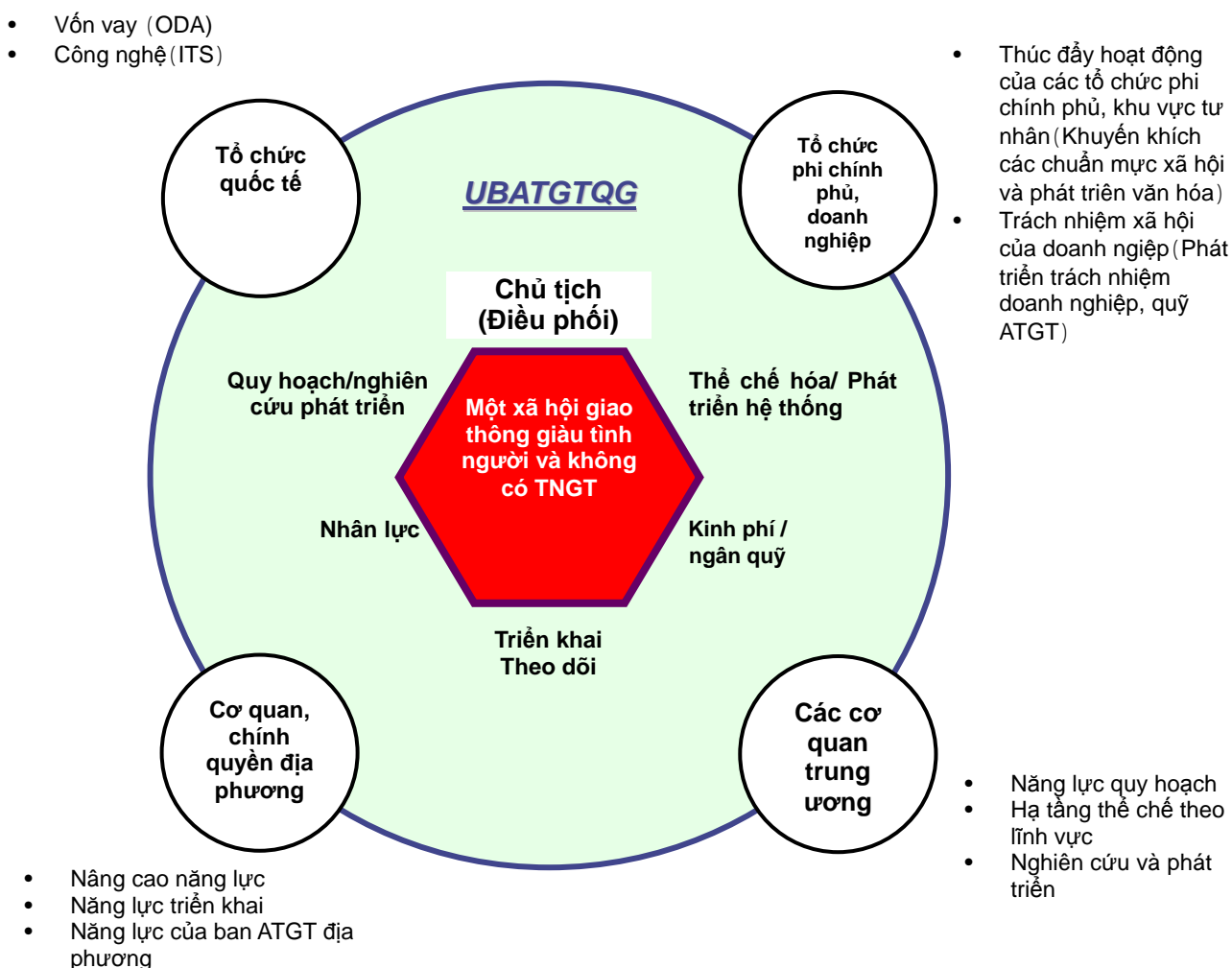
- (1) Khảo sát bộ máy tổ chức cần thiết cho Phát triển Văn hóa ATGT,
- (2) Khảo sát thành lập Quỹ ATGT, và
- (3) Hỗ trợ tuyên truyền ATGT để nâng cao nhận thức của mọi người.

2 PHƯƠNG PHÁP THỰC HIỆN

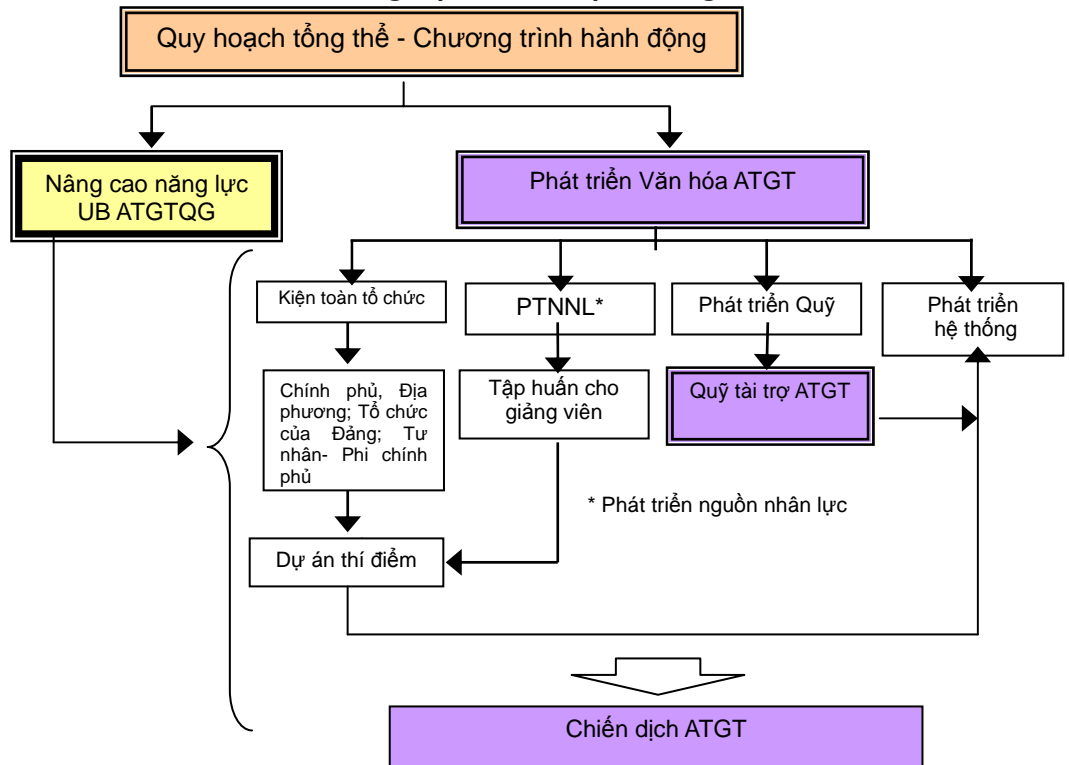
Hình 2.1 cho thấy chức năng mới Quy hoạch tổng thể đề xuất cho UB ATGTQG, chủ yếu là phát triển kế hoạch, chính sách ATGT toàn diện và bền vững, cùng với việc cải thiện cơ chế trao đổi và phối hợp với các cơ quan, ban ngành, nhà tài trợ quốc tế và khu vực tư nhân. Được kỳ vọng là cơ quan có vai trò quan trọng, UB ATGTQG sẽ cần có kiến thức chuyên môn toàn diện và kỹ năng trao đổi thuyết phục.

Để nâng cao những kỹ năng và kiến thức thực tế đó, Quy hoạch tổng thể đề xuất phương pháp tiếp cận là “Tham gia, trải nghiệm và thực hiện”. Do vậy, Nhóm nghiên cứu JICA và Nhóm công tác đã phối hợp thực hiện khảo sát bổ sung. Hình 2.2 cho thấy cơ cấu tổ chức cho những chức năng bổ sung. Văn phòng thường trực UB ATGTQG và Ban quản lý dự án ATGT sẽ hình thành những nhóm công tác cho chương trình nâng cao năng lực, với tư cách là cơ quan đối tác chủ chốt.

Hình 2. 1 Đề xuất chức năng của UB ATGTQG



Hình 2.2 Cơ cấu công việc cho Hỗ trợ bổ sung



PHẦN II DỰ ÁN THÍ ĐIỂM PHÁT TRIỂN VĂN HOÁ AN TOÀN GIAO THÔNG

1 GIỚI THIỆU

1.1 Bối cảnh và thông tin cơ bản

TNGT với những tổn thất về người và của gây thiệt hại không nhỏ đến nền kinh tế của Việt Nam. Đặc biệt, số vụ TNGT do thanh niên, sinh viên và giới trẻ nói chung có xu hướng tăng đến mức kỷ lục nếu không có biện pháp cấp bách nào được triển khai để thay đổi nhận thức và hành vi của người tham gia giao thông, đặc biệt là trên các tuyến quốc lộ.

Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể này là một bước quan trọng trong việc phát triển và nâng cao nguồn nhân lực, chất lượng cuộc sống và an sinh xã hội cho người dân Việt Nam. Trong nghiên cứu này, bên cạnh những biện pháp chiến lược đã được đề xuất, văn hóa ATGT cũng được đề xuất đến chính phủ Việt Nam với hy vọng sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan và sự tham gia của cộng đồng sẽ được đẩy mạnh để thay đổi thói quen nguy hiểm của người tham gia giao thông một cách bền vững, chuyển thành những hành vi chuẩn mực, đúng luật.

Giáo dục ATGT, bao gồm văn hóa ATGT, là một quá trình lâu dài và liên tục, đòi hỏi cả sự trao đổi, tuyên truyền thông tin để nâng cao nhận thức của cộng đồng và phát triển thể chế (bao gồm cưỡng chế) để thay đổi một cách bền vững nhận thức và hành vi của người dân. Văn hóa ATGT thay đổi những hành vi hàng ngày của người tham gia giao thông, tạo nên ý thức cá nhân, chuẩn mực khách quan và ăn sâu vào tiềm thức, sau đó trở thành văn hóa ATGT một cách tự nhiên.

Văn hóa ATGT là khái niệm đã được gắn liền với hệ thống giao thông phát triển tại nhiều nước, được hiện thực hóa thành công, góp phần giảm thiểu TNGT và số thương vong. Do đó, những kinh nghiệm tại các nước sẽ là những bài học quý giá đối với Việt Nam.

Trong bối cảnh đó, cần thiết phải triển khai một dự án thí điểm, như những hoạt động đề xuất để đánh giá tính khả thi, khả năng áp dụng và hiệu quả của phát triển văn hóa ATGT trong hoàn cảnh cụ thể của Việt Nam. Do vậy, bên cạnh một số các hoạt động khả thi khác, dự án thí điểm Văn hóa ATGT đã được thực hiện.

1.2 Mục đích

Các hoạt động văn hóa ATGT có thể được thực hiện trong trường học với vai trò chủ chốt thuộc về các cơ quan liên quan tại trung ương và địa phương, cùng với sự tham gia của cộng đồng. Khi nhà trường và cộng đồng nhận thức được tầm quan trọng của ATGT đối với học sinh và người dân địa phương, sự phối hợp giữa các bên sẽ có hiệu quả.

Địa điểm được lựa chọn phải đáp ứng lợi ích của cả nhà trường và cộng đồng địa phương. Hai bên phải có thiện chí thực hiện các hoạt động trong quá trình triển khai dự án thí điểm. Ngoài ra, dự án thí điểm cũng nhằm tạo điều kiện thuận lợi nếu nhà trường và địa phương dự định tiếp tục triển khai các hoạt động này sau khi dự án kết

thúc.

Dự án thí điểm cũng được coi như một mô hình mẫu, có giá trị quan trọng trong việc tuyên truyền, phổ biến thông tin tới các khu vực khác.

Mục đích:

- Giới thiệu văn hóa an toàn giao thông qua các dự án thí điểm.
- Xác định các cơ quan có liên quan và tham gia vào quá trình thực hiện hoạt động văn hóa an toàn giao thông trên các tuyến quốc lộ (UB ATGTQG, Ban ATGT Tỉnh, Ban ATGT Huyện, Sở GD&ĐT, Sở Công an, Sở GTVT, UBND địa phương, Ban Giám hiệu nhà trường, người dân địa phương, v.v.) và
- Xác định các vấn đề liên quan đến hiệu quả và tính bền vững của hoạt động xây dựng và tuyên truyền văn hóa an toàn giao thông.

1.3 Đối tượng của dự án thí điểm

Dữ liệu từ UB ATGTQG và CSGT cho thấy hầu hết các vụ TNGT xảy ra trên các tuyến quốc lộ, đặc biệt là khu vực gần trường học là do lỗi chạy quá tốc độ. Do đó, việc cần làm trước mắt là nâng cao nhận thức về ATGT đường bộ cho nhà trường, học sinh và người dân địa phương, cũng như người tham gia giao thông đi qua khu vực này và các cơ quan liên quan.

Do đó, dự án thí điểm đã giới thiệu Chương trình Tuyến đường an toàn đến trường đến cộng đồng địa phương. Đây là chương trình đầu tiên về tuyến đường an toàn đến trường được thực hiện trong khuôn khổ nghiên cứu Quy hoạch tổng thể.

Mục đích của Chương trình Tuyến đường an toàn đến trường như sau:

- Giới thiệu khái niệm trường học an toàn và an toàn khi đến trường.
- Giáo dục và tuyên truyền cho học sinh kỹ năng đi bộ và điều khiển xe đạp an toàn
- Nâng cao nhận thức về ATGT trong trường học và cộng đồng
- Khuyến khích sự tham gia của cộng đồng nhằm nâng cao ý thức nói chung về an toàn của cộng đồng và đẩy mạnh các hành vi văn minh.
- Khuyến khích học sinh tự tìm hiểu về văn hóa ATGT
- Xác định các cơ quan liên quan có vai trò chủ chốt trong việc triển khai các hoạt động văn hóa ATGT tại các trường học trên tuyến quốc lộ và bước đầu nâng cao năng lực thực hiện của các cơ quan này.

1.4 Biểu hiện của Văn hóa ATGT

Văn hóa ATGT được định nghĩa là “thiện chí của một người trong việc tìm hiểu, thực hành và áp dụng các hành vi lái xe an toàn, đúng mực hàng ngày, tuân thủ luật giao thông và tôn trọng người khác”.

Sự thành công của chương trình đi học an toàn gắn với tinh thần nhiệt tình của các cấp chính quyền cơ sở, nhà trường, cộng đồng cùng thực hiện mục tiêu chung tăng

cường ý thức cho người tham gia giao thông và giảm tai nạn. Do đó, phát triển văn hóa ATGT phải nhằm nâng cao năng lực đảm bảo phát triển bền vững.

Đặc biệt là sự phối hợp có hiệu quả của biện pháp 3E (hạ tầng kỹ thuật, giáo dục và cưỡng chế), cùng với việc khuyến khích sự tham gia của cộng đồng, sẽ tạo dựng nền tảng nhận thức cho người dân Việt Nam tham gia giao thông đúng luật và tôn trọng người xung quanh.

Phát triển văn hóa ATGT do đó sẽ đẩy mạnh sự thay đổi hành vi như sau:

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

1.5 Định nghĩa về Tuyến đường an toàn đến trường

Số lượng học sinh đi bộ và đi xe đạp tới trường ngày càng tăng. Do vậy các em cần phải được giáo dục và/hoặc nhắc nhở về luật và quy định giao thông.

Tuyến đường an toàn đến trường là phương pháp khuyến khích các em học sinh, bao gồm cả các em khuyết tật, đi bộ và đi xe đạp đến trường an toàn, làm cho các em thích đi bộ và đi xe đạp hơn. Ngoài ra, thông qua sự phối hợp với chính quyền địa phương, CSGT, cơ quan quản lý đường bộ, huyện, trường và phụ huynh học sinh, phương pháp này cũng nhằm nâng cao nhận thức về các mối nguy hiểm tiềm ẩn mà các em có thể gặp phải khi đi bộ và đạp xe tới trường, cùng nhau tạo dựng một tuyến đường an toàn hơn cho các em.

1.6 Lựa chọn địa điểm cho dự án

1) Đặc điểm địa lý và giao thông của địa điểm

Địa điểm được lựa chọn có đặc điểm đa dạng về địa lý và giao thông, thuận tiện cho việc thực hiện.

(i) Tỉnh Hải Dương

Hải Dương là tỉnh thuộc vùng đồng bằng Bắc bộ có diện tích là 1 648,4 km²; trong đó đất sử dụng cho sản xuất nông nghiệp chiếm hơn 60%. Dân số là 1 757 691 người. Trên địa bàn tỉnh Hải Dương có 2 đường Quốc lộ chạy qua là QL 18 và QL 5. Quốc lộ 5 là đường giao thông chính nối thủ đô Hà Nội với Hải Phòng, chạy qua các tỉnh Hưng Yên và Hải Dương, đoạn chạy qua Hải Dương có chiều dài là 44,6 km trên tổng chiều dài của đường là 106 km. Quốc lộ 5 đoạn từ Hưng Yên đến Hải Dương chạy qua khu vực nông thôn, qua các khu công nghiệp có quy mô lớn và xí nghiệp có quy mô vừa và nhỏ.

Về lưu lượng giao thông trên QL 5 tại KM 9, tính theo số phương tiện thì xe máy và xe đạp chiếm số lượng cao, khoảng 77% tổng lưu lượng xe. Song, so với so với các QL khác thì lưu lượng xe ô tô tham gia GT tương đối cao bao gồm xe con, xe tải và xe buýt, số lượng mỗi loại tương đương nhau, tổng là 23%.

Phần II: Dự án thí điểm phát triển văn hoá ATGT

Đó là một trong những lí do khiến số vụ tai nạn GT của tỉnh Hải Dương cũng cao, xếp thứ 18 trên 64 tỉnh, thành phố (riêng trên QL 5 đã xảy ra 57/312 vụ TNGT; chết 41/233 người, bị thương 39/215 người - Thống kê năm 2008 của Ban ATGT tỉnh Hải Dương; trong đó nguyên nhân chủ yếu là do vi phạm tốc độ và vi phạm làn đường).

Bảng 1.6.1 Đặc điểm của tỉnh Hải Dương và địa điểm thực hiện dự án

Nội dung	Tỉnh Hải Dương	Huyện Cẩm Giàng	Xã Tân Trường				
Diện tích	1.648,4 km ²	109,3 km ²	8,460 km ²				
Số km QL5 chạy qua	44.6 km/106 km						
Dân số	1.757.691 người	125.854 người	13. 257 người				
Mật độ dân số	1.066,30 người/km ²	1.151,455 người /km ²	1.567 người/ km ²				
Số hộ gia đình			3.815 hộ				
Số hộ gia đình trong khu vực 100m quanh ngã tư Ghế	-----	----	213 hộ				
Số trường học (2007-2008)							
- Mẫu giáo	287	19	1				
- Tiểu học	279	21	1				
- THCS	283	20	1				
- THPT	43	3	3				
- Trung tâm giáo dục thường xuyên			1				
Tổng số học sinh	388.079	26.328	5.400				
Số văn phòng quanh ngã tư Ghế							
- Cơ quan chính quyền			10				
- Văn phòng công ty			8				
Số ô tô đăng ký	25.981						
Số xe máy đăng ký	426.901						
Hải Dương đứng thứ 18/64 trong cả nước về số vụ TNGT							
Năm	2007	2008	NH 5	NH 18			
TNGT	358	312	57	35			
Chết	281	233	41	19			
Bị thương	282	215	39	30			
Nguyên nhân TNGT							
Chạy quá tốc độ	Chuyển làn sai	Thiếu quan sát	Vượt sai	Lỗi đi bộ	Tai nạn tự gây	Chạy ẩu do bị truy đuổi	Khác
73	80	37	50	9	35	2	26

Nguồn: Ban ATGT tỉnh, Công an Tỉnh, Sở GD&ĐT, Sở GTVT.

(ii) Huyện Cẩm Giàng

Huyện Cẩm Giàng là một trong 12 huyện của tỉnh Hải Dương, có diện tích 109,3km² và dân số khoảng 125.854 người, trong đó có 23.328 học sinh. Huyện Cẩm Giàng nằm trên tuyến Quốc lộ 5, có 5 xã, trong đó có xã Tân Trường. Xã Tân Trường có 13.257 dân và 3.815 hộ gia đình.

Ngã tư Ghế tại xã Tân Trường là nút giao của cả đường liên tỉnh và liên xã. Số lượng các cơ quan, công ty, trường học của xã ở xung quanh ngã tư Ghế là 24. Do vị trí địa lí có đường QL chạy qua địa phận xã nên số hộ dân sống xung quanh ngã tư Ghế không nhỏ. Ở xã Tân Trường, ngoài nghề nông người dân sinh sống bằng nhiều nghề: Lao động ở khu công nghiệp, lao động dịch vụ: bán hàng, chõ hàng, xe ôm... Nhu cầu giao thông của người dân tương đối cao.

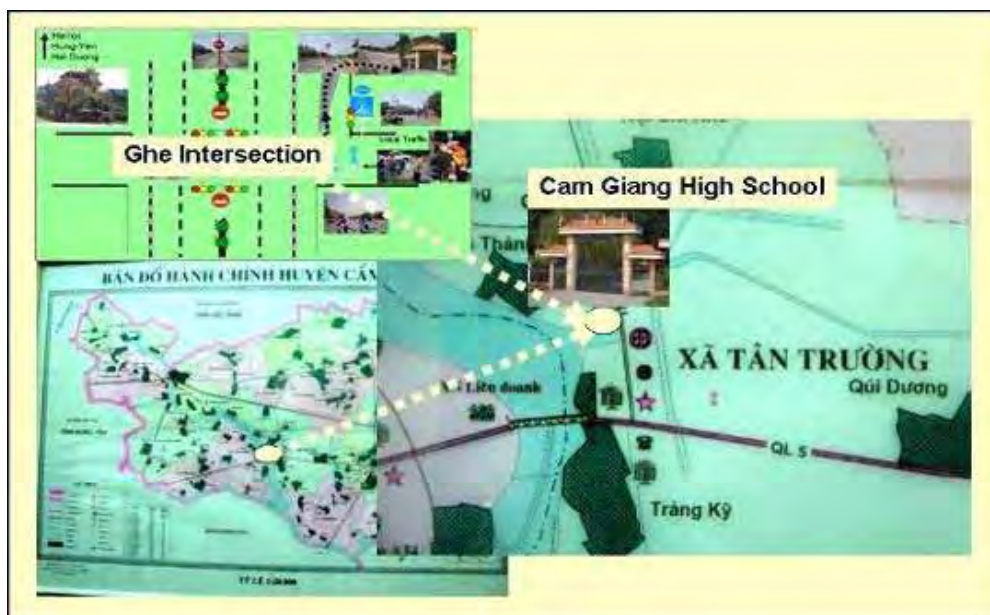
Nút GT Ghế (thị tứ) là điểm GT phức tạp, tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn GT vì xung quanh ngã tư Ghế (trong vòng bán kính 500m – 600m) có nhiều cơ quan, trường học: 5 trường học, 1 bệnh viện huyện, 1 trung tâm Giáo dục thường xuyên và 1 chợ họp hàng ngày. Ngã tư Ghế có đèn tín hiệu GT nhưng chỉ để chế độ đèn cảnh báo (đèn vàng). Chế độ đèn này đã không đủ tác dụng điều tiết GT ở đây. Trong giờ cao điểm, lưu lượng tham gia GT tăng vọt khiến tình trạng ùn tắc GT diễn ra thường xuyên, số lượng va chạm và TNGT vì vậy tương đối cao. Chưa kể đến hành lang ATGT ở ngã tư Ghế bị vi phạm bởi nhà ở, hàng quán của dân, điểm tập kết xe ô-m... ở đây.

2) Lựa chọn địa điểm cho dự án

Trên cơ sở thảo luận với UB ATGTQG và các cơ quan liên quan, các bên nhất trí chọn địa điểm thực hiện dự án thí điểm an toàn giao thông toàn diện tại huyện Cẩm Giàng tỉnh Hải Dương và trọng tâm là trường THPT Cẩm Giàng.

Trường THPT Cẩm Giàng nằm trên tuyến QL5, xã Tân Trường, huyện Cẩm Giàng, tỉnh Hải Dương. Dự án thí điểm này sẽ giới thiệu và thực hiện khái niệm nhà trường an toàn và đến trường an toàn, trong phạm vi khoảng 500 - 1000m xung quanh nhà trường trong đó có nút giao Ghế dẫn vào trường Cẩm Giàng (Hình 1.6.1).

Hình 1.6. 1 Vị trí dự án thí điểm



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

2 TÌNH HÌNH GIÁO DỤC ATGT TRONG NHÀ TRƯỜNG HIỆN NAY

Tình hình giáo dục ATGT trong nhà trường được thể hiện trong bảng sau đây:

Bảng 2.1.1 Tình hình giáo dục ATGT trong nhà trường hiện nay

Cấp học	Chương trình Giáo dục ATGT
1. THPT	Tích hợp vào chương trình Giáo dục Pháp luật
2. THCS	Tích hợp vào môn học thích hợp trong chương trình Tích hợp vào môn Giáo dục công dân: - Lớp 6: tiết thứ 23, 24; “Đảm bảo trật tự ATGT” - Lớp 7 đến lớp 9, tiết thứ 18: Thực hành ngoại khóa và các vấn đề tại địa phương”
3. Tiểu học	Từ tuần thứ 3 của tháng 9 đến tuần thứ 2 của tháng 11, 1 tiết mỗi tuần - Lớp 5: 5 bài trong 8 tiết - Lớp 1 đến lớp 3: 6 bài trong 8 tiết
4. Mẫu giáo	Chủ điểm ATGT trong 2-3 tuần của học kỳ 2
Ghi chú: Ngoài ra, ATGT cũng được tích hợp vào các hoạt động ngoại khóa do Đoàn thanh niên, Hội chữ thập đỏ và Đội thiếu niên tổ chức vào thứ 2 hàng tuần. Vi phạm giao thông của học sinh được ghi lại trong học bạ. Tháng 9 là tháng ATGT.	

Nguồn: Sở GD&ĐT và Nhóm nghiên cứu JICA.

3 NHỮNG CĂN CỨ PHÁP LÝ CHO VIỆC LỰA CHỌN ĐỊA BÀN THÍ ĐIỂM

Sự chỉ đạo của ngành dọc (Bộ Giáo dục & Đào tạo, sở GD & Đào tạo):

- (i) Bộ Giáo dục & Đào tạo phát động cuộc vận động “Học sinh, sinh viên gương mẫu thực hiện và vận động gia đình chấp hành nghiêm túc luật Giao thông”; kí kế hoạch liên tịch giữa các ngành Công an, Đài Truyền hình TƯ, Đoàn TNCS Hồ Chí Minh với Bộ GD-ĐT về phối hợp chỉ đạo thực hiện TT ATGT (Chỉ thị 52/2007/CT-BGD&ĐT ngày 31/8/2007). Trước đó Bộ trưởng Bộ GD & ĐT đã kí ban hành Quyết định số 4458/QĐ-GDĐT ngày 22/8/2007 ban hành quy định trường học an toàn, phòng chống tai nạn, thương tích trong trường phổ thông trong đó có tiêu chí phòng tránh tai nạn Giao thông.
- (ii) Công văn số 88/SGD&ĐT-GDTH của Sở Giáo dục & Đào tạo Hải Dương ngày 10/08/2007 về “Kế hoạch thực hiện Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP của chính phủ trong ngành Giáo dục-Đào tạo tỉnh Hải Dương”.
- (iii) Tầng cơ sở Giáo dục – Đào tạo ở Hải Dương đã tự nhận thức và có nhu cầu về các điều kiện đảm bảo ATGT, tăng cường và nâng cao chất lượng giáo dục ATGT trong học sinh, trong cộng đồng. Đặc biệt là ở các trường, cơ quan xung quanh ngã tư Ghề vì đây là nút GT phức tạp, cắt giao giữa đường quốc lộ và đường liên huyện.

Các văn bản chỉ đạo về phía Đoàn TNCS Hồ Chí Minh:

- (i) Nghị quyết liên tịch số 124/NQLT ngày 6/7/2001 giữa TƯ Đoàn TNCS Hồ Chí Minh về “Vận động thanh niên tích cực tham gia giữ gìn và bảo đảm trật tự ATGT”
- (ii) Năm 2007, Đoàn khối các cơ quan TƯ phối hợp với Ban tư tưởng Văn hoá TƯ Đoàn và Cục Cảnh sát GT đường bộ Bộ Công an tổ chức ngày hội “tuổi trẻ với ATGT”
- (iii) Ngày 18/12/2008 TƯ Đoàn TNCS Hồ Chí Minh tiến hành hội thảo xây dựng cuộc vận động “Thanh niên với Văn hoá giao thông”

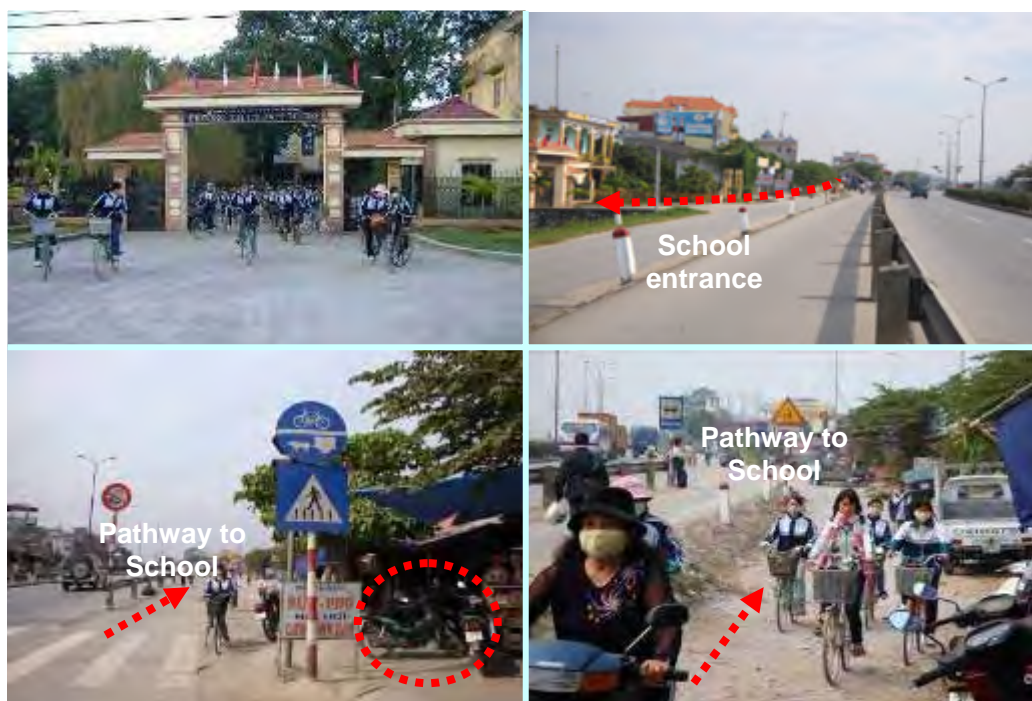
4 ĐẶC ĐIỂM CỦA ĐỊA BÀN DỰ ÁN

4.1 Đặc điểm chung của trường THPT Cẩm Giàng tỉnh Hải Dương

Trường THPT Cẩm Giàng có cổng chính ngay trên QL 5, cách ngã tư Ghế 200m. Trường có quy mô tương đối lớn: diện tích là 27 445m²; có 30 lớp với 1 391 học sinh. Tất cả GV đến trường bằng xe máy còn gần như toàn bộ HS (95%) đến trường bằng xe đạp.

Lối đi vào trường từ ngã tư Ghế là đường dốc nghiêng, có đoạn thắt cổ chai vì nhà dân lấn ra đường khiến cho việc đi lại của GV, HS của trường rất khó khăn; chưa kể đến con số hàng trăm HS, GV phải qua đường QL 5 lúc đến trường và tan trường. An toàn giao thông là một vấn đề lớn đối với trường; nhà trường không ít lần đã kiến nghị các cơ quan có trách nhiệm can thiệp nhưng chưa được giải quyết.

Hình 4.1.1 Trường THPT Cẩm Giàng



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Đặc điểm chung của trường THPT Cẩm Giàng:

- Trường trung học Cẩm Giàng có hơn 1500 học sinh, hầu hết trong số này sử dụng xe đạp hoặc đi bộ đến trường trong phạm vi từ 5-7 km cự ly.
- Trường trung học Cẩm Giàng có vị trí sát quốc lộ 5, cách ngã tư Ghẽ khoảng 200m. Vốn là tuyến vận tải quốc tế, với các khu công nghiệp của các nhà đầu tư nước ngoài, mật độ giao thông lớn nên phát sinh nhiều tai nạn.
- Hàng ngày có hơn 100 lượt học sinh và người dân đi qua nút giao Ghẽ
- Nhiều em học sinh trung học có các hành vi thiếu an toàn hoặc ý thức kém.
- Học sinh có xu hướng đề cao các hành vi mạo hiểm.
- Học sinh vi phạm đèn tín hiệu sẽ khiến các học sinh khác bắt chước và tạo ra hiệu ứng xã hội xấu.

4.2 Giáo dục ATGT tại trường THPT Cẩm Giàng

Giáo dục ATGT chủ yếu được lồng ghép vào bộ môn Giáo dục công dân. Các vấn đề liên quan đến ATGT cũng được lồng ghép vào môn địa lý hoặc ngoại ngữ, và cả trong các môn chính khóa và hoạt động ngoại khóa.

4.3 Tình hình ATGT tại trường THPT Cẩm Giàng

Theo kết quả khảo sát, tổng số có 40 vụ TNGT liên quan đến học sinh xảy ra trong 3 năm, chiếm 5% số người bị thương, trong khi số vụ TNGT liên quan đến giáo viên là 5 vụ.

Trong số các em học sinh bị tai nạn, có một học sinh lớp 12C2 đã bị xe máy đâm 3 lần nhưng may mắn là không bị thương nặng. Một học sinh khác lớp 11B1 cũng bị xe máy đâm 3 lần và trong đó có 1 lần bị thương nặng. Đặc biệt, có một em học sinh bị đâm xe trên 10 lần, và đã bị thương nặng.

Cũng theo kết quả khảo sát, nguyên nhân chính gây TNGT là do phân là chưa hợp lý, đường hẹp và hành vi lái xe nguy hiểm. Những hành vi đó là đi xe hàng ngang, vừa đi vừa nói chuyện hoặc cầm ô, đèo 2 hoặc 3 người, chạy quá tốc độ, chở quá tải, vượt sai, lỗi đi bộ và qua đường không cẩn thận.

4.4 Tình hình ATGT tại ngã tư Ghẽ

Ngã tư Ghẽ trên QL5, xã Tân Trường Nút GT Ghẽ (thị tứ) là điểm GT phức tạp, với nhiều hoạt động giao thông dày đặc vì xung quanh ngã tư Ghẽ (trong vòng bán kính 500m – 600m) có nhiều cơ quan, trường học: 5 trường học, 1 bệnh viện huyện, 1 trung tâm Giáo dục thường xuyên và 1 chợ họp hàng ngày. Hàng ngày, tính chung có khoảng 100 học sinh từ tiểu học đến THPT, phụ huynh, giáo viên và người dân đi qua khu vực ngã tư Ghẽ. Có khi, những TNGT có thể phòng tránh được lại xảy ra do lỗi của học sinh đi bộ, đi xe đạp hoặc người lớn.

Hình 4.4.1 Số lượng lớn các em học sinh qua ngã tư Ghế hàng ngày



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Tại hầu hết các nút giao trên Quốc lộ và tại ngã tư Ghế chỉ để chế độ đèn cảnh báo (đèn vàng) để tiết chế lưu lượng giao thông cao và đảm bảo giao thông thông suốt. Người điều khiển tự ý lái xe ở tốc độ họ muốn, do vậy khi người đi bộ, học sinh muốn sang đường tại ngã tư Ghế đều phải đối mặt với những phương tiện chạy nhanh trên đường.

Ngoài vấn đề lái xe không an toàn, còn một số vấn đề về hạ tầng cũng là nguyên nhân gây nên TNGT như:

- (i) Không vận hành đèn tín hiệu
- (ii) Vạch kẻ đường không rõ
- (iii) Thiếu biển báo cho người đi bộ sang đường
- (iv) Người lái xe ô m lấn chiếm lòng đường làm nơi đỗ xe, gây cản trở giao thông cho học sinh và người đi bộ muốn đi xuống đường gom.
- (v) Lấn chiếm vỉa hè làm cửa hàng, gây cản trở đường vào trường.

Tại ngã tư Ghế thường xuyên xảy ra TNGT. Dựa trên kết quả khảo sát thực địa và báo cáo của công an xã Tân Trường và huyện Cẩm Giàng, nguyên nhân chủ yếu gây tai nạn là do (1) chạy quá tốc độ, (2) vượt sai, (3) tạt đầu xe đang chạy, (4) không nhường đường cho người đi bộ, (5) lỗi do người đi bộ, qua đường khi đang sử dụng điện thoại di động và thiết bị khác, và (6) đi xe hàng ngang, v.v..

Một khảo sát khác được thực hiện trước khi thực hiện dự án về lưu lượng giao thông tại ngã tư Ghế.

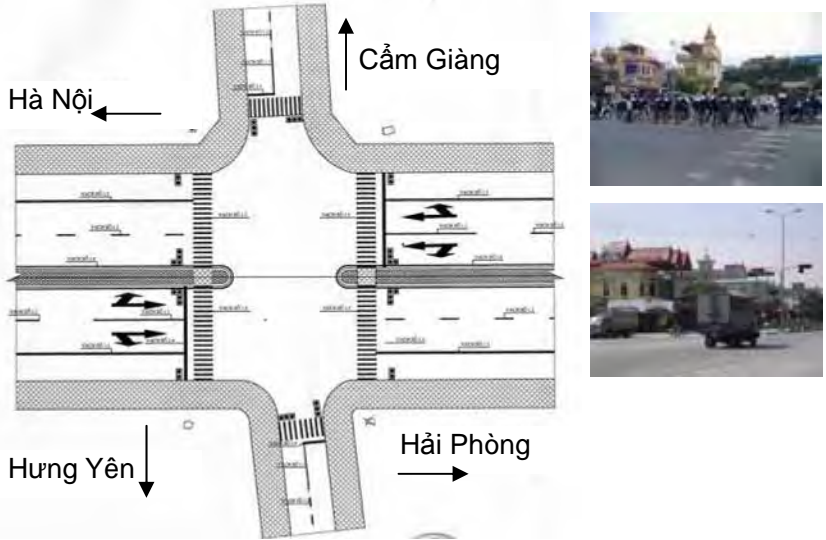
1) Khảo sát tại ngã tư Ghế

Để nắm rõ tình hình giao thông tại nút giao Ghế, dự án tổ chức điều tra đếm lưu lượng giao thông trước khi thực hiện dự án.

- (i) Đề cương khảo sát

Đề cương khảo sát lưu lượng giao thông thể hiện tại Bảng 4.4.1.

Bảng 4.4. 1 Tóm tắt điều tra đếm lưu lượng giao thông

Quy mô điều tra	Điều tra này được thực hiện trong thời gian 1 ngày (24 tiếng) tại ngã tư Ghề trên Quốc lộ 5, vào ngày 7-8/1/2009.
Phương pháp	Điều tra đếm lưu lượng giao thông được thực hiện để tìm hiểu số lượng và loại phương tiện theo hướng đi. Phương tiện được chia thành các loại sau: 1) Người đi bộ 6) Taxi 11) Xe 2 trục 6 bánh 2) Xe đạp 7) Xe buýt nhỏ (<25 chỗ) 12) Xe 3 trục 3) Xích lô 8) Xe buýt thường (>25 chỗ) 13) Xe 4 trục hoặc hơn 4) Xe máy 9) Xe buýt riêng 14) Xe mooc 5) Ô tô con 10) Xe tải 4 bánh 2 trục 15) Loại khác
Địa điểm	

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

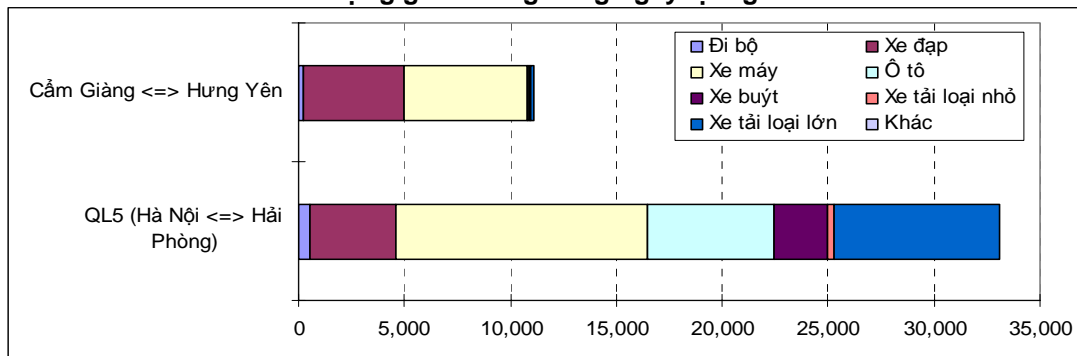
(ii) Lưu lượng giao thông hàng ngày

Lưu lượng giao thông hàng ngày qua nút là trên 30.000 xe ô tô/ngày. Số lượng phương tiện 2 và 4 bánh như nhau. Lưu lượng giao thông phát sinh từ Cẩm Giàng khoảng 10000 xe trong đó có xe mô-tô và ô tô (hình 2.2.1)

(iii) Điều tra lưu lượng theo giờ

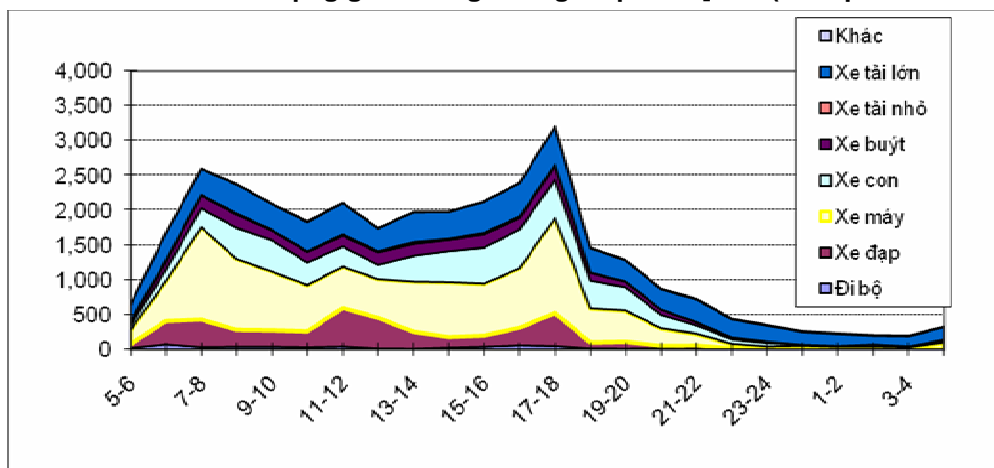
Cao điểm sáng là 08:00 cao điểm chiều là 18:00, lúc đó tình hình giao thông rất phức tạp và dễ xảy ra tai nạn.

Hình 4.4. 2 Lưu lượng giao thông hàng ngày tại ngã tư Ghề



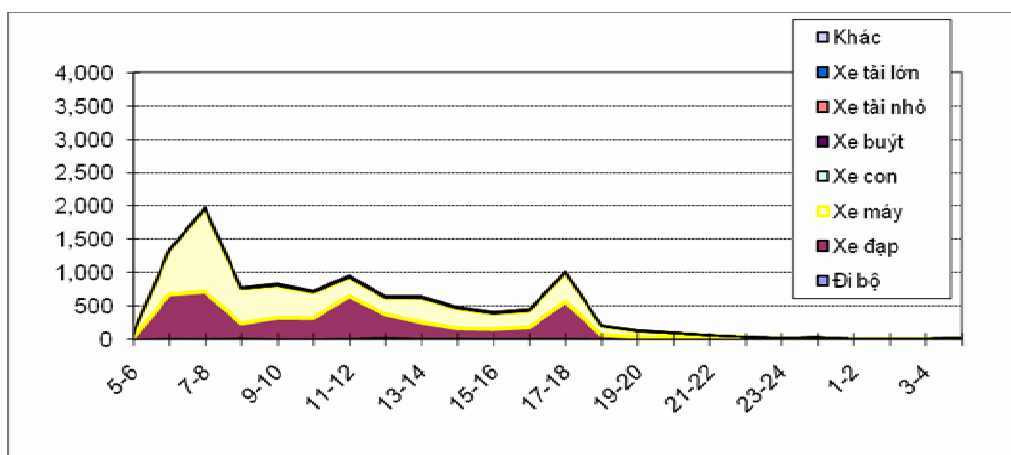
Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 4.4. 3 Lưu lượng giao thông theo giờ tại Ghế [QL5 (Hà Nội ⇔ Hải Phòng)]



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 4.4.4 Lưu lượng giao thông theo giờ tại Ghế (Cẩm Giàng ⇔ Hưng Yên)



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

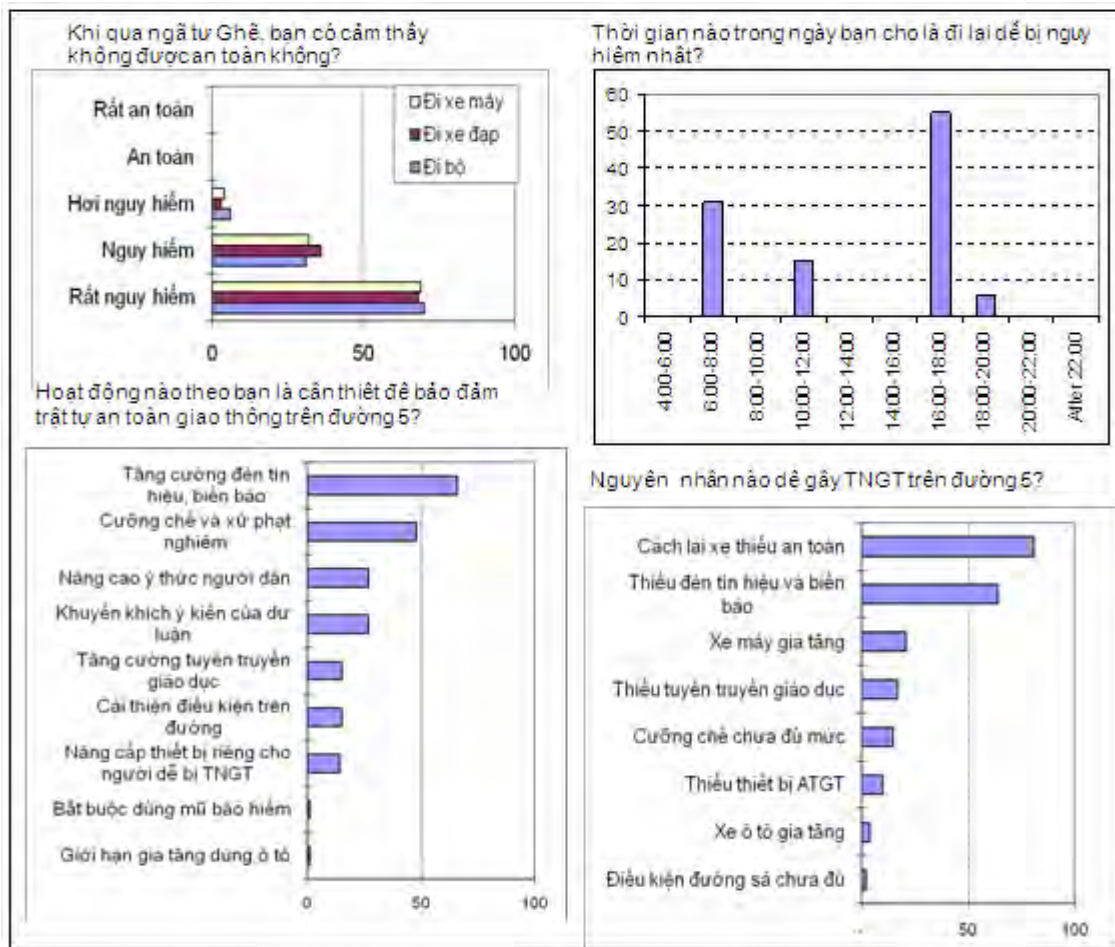
2) Ý thức người dân

Khảo sát 107 người dân sống quanh nút giao Ghế được dự án thực hiện chi tiết. Các câu hỏi xoay quanh thái độ và hành vi khi tham gia giao thông các thông tin cá nhân và sự trải nghiệm trước các tình huống.

Kết quả chính như sau:

- (i) Hầu hết người dân thấy an toàn khi qua nút giao.
- (ii) Mọi người dân thấy thiếu an toàn ở cao điểm sáng và chiều (6:00-8:00 và 16:00-18:00).
- (iii) Các yếu tố gây mất an toàn là đèn đường thiếu và đèn tín hiệu kém hiệu quả và hành vi điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông.
- (iv) Yếu tố tăng cường an toàn giao thông là vận hành đèn tín hiệu và tăng cường biển báo, sơn kẻ.

Hình 4.4. 5 Tóm tắt kết quả phiếu hỏi người dân địa phương về ATGT



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

3) Các vấn đề về an toàn ở dự án thí điểm

Kết quả khảo sát cho thấy cần thiết vận hành đèn tín hiệu tại nút giao Ghề nhằm đảm bảo giao thông thông suốt và tăng cường an toàn cho người tham gia giao thông. Ngoài ra, các hoạt động văn hóa an toàn giao thông do cảnh sát và người tình nguyện thực hiện có tác dụng bảo vệ người tham gia giao thông có nguy cơ cao cũng như nâng cao ý thức an toàn nói chung cho mọi người khi tham gia giao thông qua nút giao Ghề.

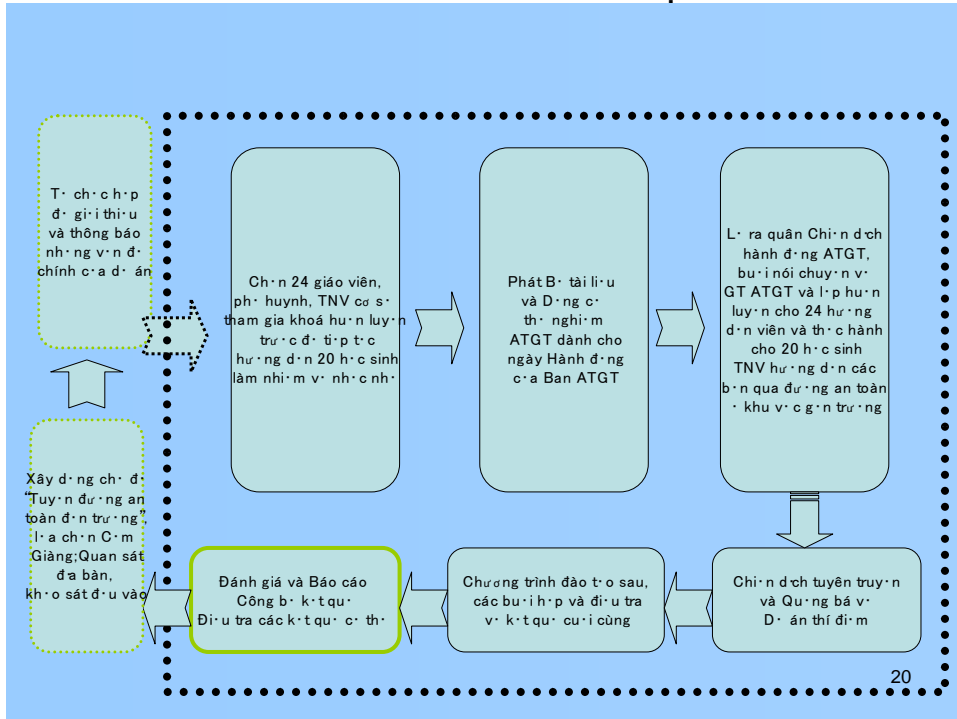
5 HOẠT ĐỘNG VĂN HÓA AN TOÀN GIAO THÔNG Ở DỰ ÁN THÍ ĐIỂM

5.1 Kế hoạch hành động và quá trình triển khai

Triển khai dự án thí điểm về Chương trình tuyến đường an toàn đến trường đòi hỏi một kế hoạch hành động toàn diện để hỗ trợ học sinh hình thành thói quen đi bộ và đạp xe an toàn, xác định tuyến đường an toàn và đẩy mạnh sự quan tâm của học sinh về những mối nguy hiểm tiềm tàng mà các em có thể gặp phải khi đến trường và về nhà.

Quy trình lý thuyết sau đây được phát triển để đơn giản hóa kế hoạch hành động, như trong Hình 5.1.1 sau đây:

Hình 5.1.1 Quá trình triển khai dự án thí điểm



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

5.2 Triển khai các hoạt động

Để thực hiện thành công các mục tiêu về nâng cao nhận thức ATGT, cần có sự tham gia, thực hành và áp dụng của học sinh và các cơ quan liên quan. Để phát triển văn hóa ATGT, hai chương trình được giới thiệu như sau.

1) Hoạt động 1: Góc tuyên truyền văn hóa ATGT cho học sinh

Đây là hoạt động trong nhà trường, đối tượng chính là các em học sinh. Mục tiêu của chương trình là nâng cao nhận thức và khuyến khích sự tham gia của học sinh vào văn hóa ATGT trong trường học. Địa điểm được lựa chọn là trường THPT Cẩm Giàng.

(i) Góc tuyên truyền văn hóa ATGT được triển khai vào ngày 12/1/2009, với các hoạt động kéo dài khoảng 1 tiếng (từ 9:40 đến 10:40)

(ii) Các hoạt động cụ thể của Góc tuyên truyền văn hóa ATGT;

(1) Đố vui về giao thông, biển báo (khoảng 20 phút). Lý do chính để thực hiện chương trình đố vui này là do đây là chương trình đầu tiên, có thể thu hút được sự chú ý của các em học sinh. Quan trọng hơn, hoạt động này nhằm nâng cao nhận thức về ATGT. Chương trình cụ thể như sau:

- CSGT địa phương chuẩn bị 15 câu hỏi về biển báo giao thông và luật giao thông đường bộ;
- Học sinh tham gia trả lời rất sôi nổi;
- Học sinh trả lời đúng nhận được phần quà của nhóm Nghiên cứu JICA
- Phần thi diễn ra trên sân khấu chính và được sự tham gia của học sinh, cùng với CSGT địa phương.

- (2) Hướng dẫn cách đi xe đạp đến trường an toàn và trình diễn hành vi nguy hiểm cần tránh (khoảng 20 phút). Sau khi xác định được mức độ hiểu biết của các em học sinh sau phần thi đố vui về biển báo và luật giao thông, phần trình diễn hành vi nguy hiểm cần tránh để nhắc nhở học sinh về những quy định, luật lệ được áp dụng đối với những hành vi đó. Các hoạt động cụ thể như sau:
- Dựa trên báo cáo của nhà trường và CSGT địa phương, 3 hành vi đi xe nguy hiểm đã được 10 học sinh tình nguyện viên minh họa với sự hướng dẫn của CSGT địa phương.
 - Phần trình diễn được biểu diễn cho đông đảo các em học sinh và các đại biểu, giải thích lý do tại sao các em cần tránh những hành vi nguy hiểm này.
 - Phần trình diễn được thực hiện trong khuôn viên trường, nằm giữa sân khấu chính và đường dẫn vào khối nhà các lớp học.
 - Hoạt động này được các em học sinh thực hiện dưới sự hướng dẫn tận tình của giáo viên và CSGT địa phương.
- (3) Góc tuyên truyền văn hóa ATGT cho học sinh (khoảng 20 phút) cung cấp thông tin về giáo dục ATGT cho học sinh với những câu hỏi đơn giản để thu hút được sự tham gia của các em học sinh. Hoạt động cụ thể như sau:
- Học sinh được yêu cầu trả lời câu hỏi và được phát bộ đồ dùng để khuyến khích;
 - Các câu hỏi do Nhóm nghiên cứu JICA và các em học sinh chuẩn bị;
 - Học sinh được mời đăng nhập trang web và đăng ký thành viên Góc tuyên truyền;
 - Các hoạt động này do các em học sinh tình nguyện viên tự thực hiện.

Hình 5.2. 1 Góc tuyên truyền



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(iii) Công tác chuẩn bị cho các hoạt động như sau:

- (1) Cần 10 học sinh tình nguyện viên khối lớp 10 hoặc 11.
- (2) Các tình nguyện viên hỗ trợ gồm 1 hoặc 2 giáo viên, 1 hoặc 2 CSGT địa phương và 1 hoặc 2 người dân địa phương (nếu có thể).
- (3) Để hiện thực hóa các hoạt động văn hóa ATGT, 10 học sinh được tập huấn để tham gia điều khiển Góc tuyên truyền. Ví trí, nhiệm vụ và công việc cụ thể của học sinh tình nguyện viên được liệt kê trong Bảng 5.2.1.

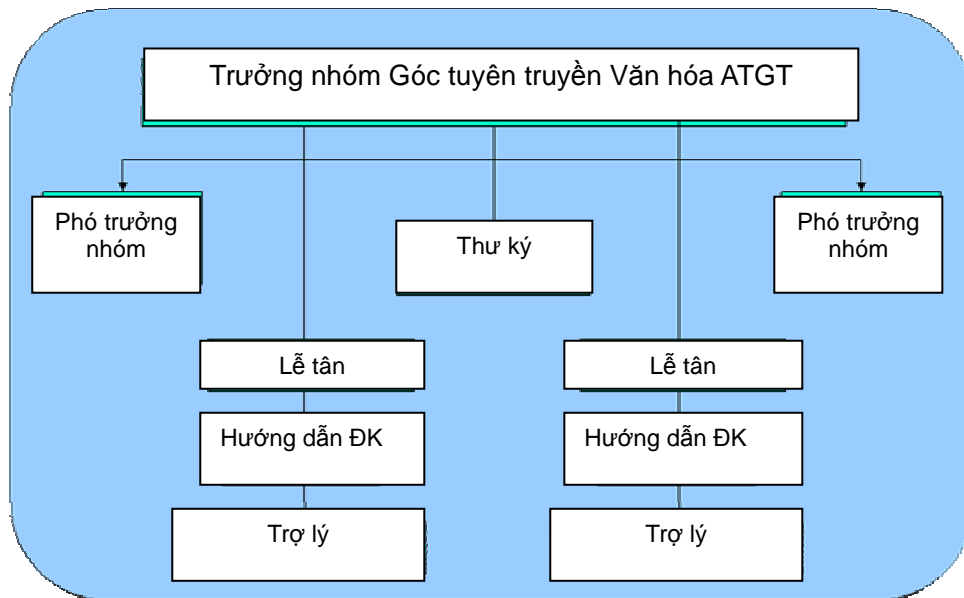
Bảng 5.2.1 Vị trí, nhiệm vụ và công việc của học sinh tình nguyện viên tại Góc tuyên truyền Văn hóa ATGT

Vị trí	Yêu cầu	Công việc	Nhiệm vụ
Trưởng nhóm (1 học sinh)	Năng khiếu lãnh đạo Sức ảnh hưởng Khả năng lãnh đạo nhóm	Hướng dẫn và lãnh đạo nhóm	Dẫn chương trình (MC) Giới thiệu ngắn gọn về hoạt động của góc tuyên truyền Dẫn chương trình thi đố vui
Phó trưởng nhóm (2 học sinh)	Năng khiếu lãnh đạo Sức ảnh hưởng	Lắng nghe trưởng nhóm Hướng dẫn và lãnh đạo nhóm	Hỗ trợ trưởng nhóm dẫn chương trình Giới thiệu ngắn gọn về hoạt động của góc tuyên truyền Giúp lên kế hoạch hoạt động
Thư ký (1 học sinh)	Thân thiện Khả năng thực hiện các công việc văn thư	Quản lý tốt tài liệu của Góc tuyên truyền	Làm theo hướng dẫn của trưởng nhóm Quản lý nhóm và các hoạt động Quản lý tốt tài liệu của Góc tuyên truyền
Lễ tân (2 học sinh)	Thân thiện Khả năng nói chuyện với nhiều đối tượng	Đón tiếp các bạn học sinh, khách thăm quan Giới thiệu các hoạt động Hướng dẫn các bạn trả lời câu hỏi	
Hướng dẫn đăng ký (2 học sinh)	Thân thiện Khả năng nói chuyện với nhiều đối tượng	Đón tiếp các bạn học sinh, khách thăm quan Hướng dẫn các bạn học sinh đăng ký Góc tuyên truyền và trả lời câu hỏi	
Trợ lý (2 học sinh)	Thân thiện Khả năng thực hiện các công việc được giao	Phát bộ dụng cụ cho các học sinh tham gia Hướng dẫn các bạn khác tham gia Góc tuyên truyền và trang web	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

- (4) Sơ đồ tổ chức của Góc tuyên truyền Văn hóa ATGT: Mỗi học sinh sẽ thực hiện các công việc được giao trong mỗi hoạt động. Ví dụ, trưởng nhóm được chọn sẽ hướng dẫn và lãnh đạo nhóm, như một người dẫn chương trình trong phần thi đố vui (nếu có thể). Thư ký được chọn sẽ thực hiện công việc theo chỉ đạo của trưởng nhóm, trợ lý quản lý nhóm và các hoạt động, các tài liệu của Góc tuyên truyền. Hình 5.2.2 minh họa sơ đồ tổ chức của Góc hoạt động ATGT.

Hình 5.2.2 Sơ đồ tổ chức Góc tuyên truyền Văn hóa ATGT



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Một chương trình huấn luyện trước dành cho học sinh đã được tổ chức vào ngày 9/1/2009 tại trường THPT Cẩm Giàng để đảm bảo thực hiện chương trình hiệu quả. Học sinh tình nguyện viên, giáo viên và CSGT địa phương, dưới sự trợ giúp của Nhóm nghiên cứu JICA đã lên kế hoạch nội dung chương trình và tập dượt các phần trình diễn cũng như các công việc khác.

Hình 5.2.3 Các học sinh tình nguyện viên của Góc tuyên truyền



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

(iv) Vật liệu chủ yếu dùng cho chương trình này

Để lôi cuốn sự chú ý và gây ảnh hưởng mạnh tới các cơ quan liên quan về người tham gia, nói riêng là cư dân khu vực chung quanh, hoạt động này được tổ chức trong một môi trường hấp dẫn và nhiều thông tin.

(1) Thiết kế Góc tuyên truyền

- Khu vực thông tin học sinh ở sân trường được dùng để lập Góc văn hóa an toàn giao thông có trang bị bàn ghế, khăn trải v.v.
- 3 áp phích đứng với “Góc văn hóa an toàn giao thông” được thiết kế và gồm: một áp phích đứng minh họa biển báo và quy tắc giao thông, một áp phích khác đưa ra thông điệp “Vì một xã hội giao thông đầy tình người và không tai nạn” và áp phích thứ ba đưa ra khái niệm và minh họa về giáo dục và văn hóa giao thông ở Nhật. Áp phích này đã lôi cuốn sự chú ý của học sinh và các đại biểu.

(2) Vật liệu sử dụng

- Văn phòng phẩm như bút, bút chì, tẩy dùng để ghi đăng ký và trả lời bằng câu hỏi
- Hộp công cụ Văn hóa ATGT như tài liệu đọc, tờ rơi, vở, bút, dây đeo chìa khóa, tờ dính có nội dung về ATGT được phát cho các học sinh tới thăm Góc và làm vật kỷ niệm.

2) Hoạt động 2: Chương trình hỗ trợ đi lại an toàn

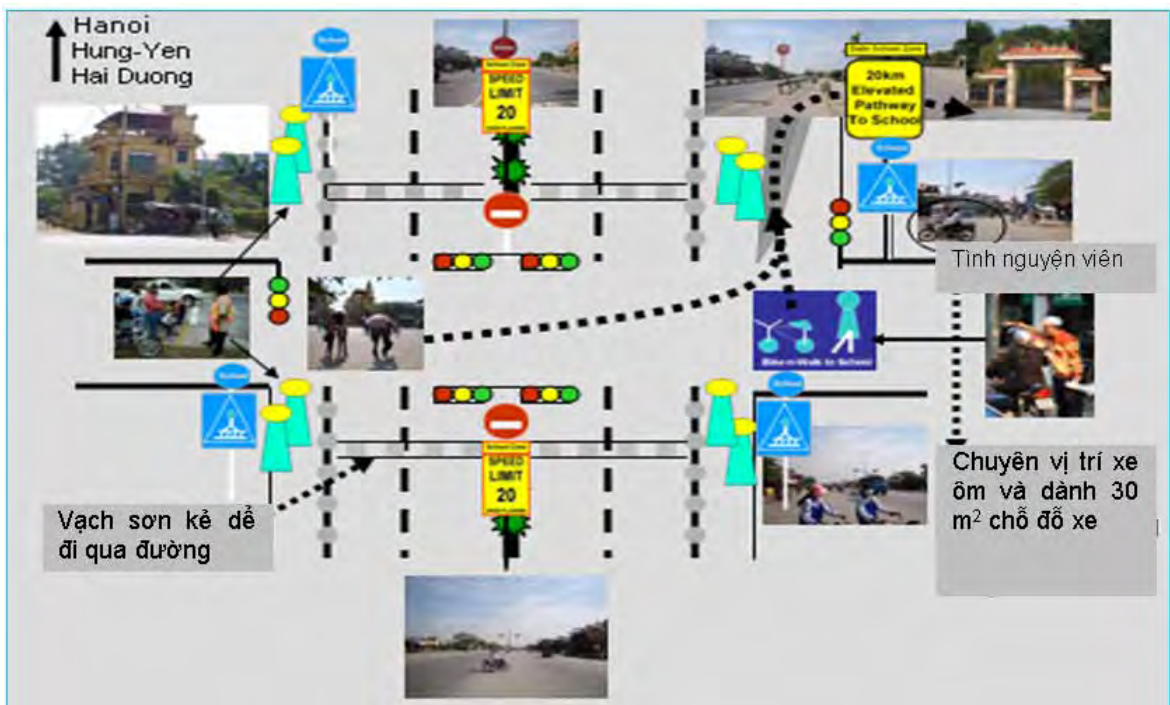
Chương trình này lấy cộng đồng làm gốc và là một chiến lược để nâng cao ý thức người dân, trong đó học sinh và cư dân là đối tượng chính. Chi tiết như sau:

(i) Chương trình hỗ trợ đi lại an toàn

Trong chương trình này, các biện pháp sau được đề xuất và thực hiện để cải thiện ATGT ở Ngã tư Ghẽ.

- (1) Biện pháp chính: Hỗ trợ đi lại an toàn ở Ngã tư Ghẽ, xã Tân Trường, huyện Cẩm Giàng, tỉnh Hải Dương.
- (2) Biện pháp hỗ trợ chính: Nâng cấp môi trường đường và bổ sung biển báo.
- (3) Mục đích: nâng cao ý thức và động viên cư dân tới tham gia Văn hóa ATGT ở Ngã tư Ghẽ dọc tới trường THPT Cẩm Giàng.
- (4) Địa điểm: Ngã tư Ghẽ ở QL 5.
- (5) Phạm vi: khu vực có bán kính 500 - 1.000 m từ Ngã tư Ghẽ và khu vực trường (Hình 5.2.4).

Hình 5.2.4 Minh họa tổ chức đi lại qua đường ở Ngã tư Ghế



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA.

6) Thời gian và hoạt động của chương trình đi lại an toàn: Chương trình này được tiến hành cho thời gian 10 ngày, từ 12-21 tháng Giêng 2009. Do thời gian (dự án thí điểm đã diễn ra khá gần với những ngày Tết) và ngân sách hạn chế, cũng như gặp một số phức tạp trong việc cho hoạt động đèn tín hiệu giao thông, chương trình này chỉ được phép triển khai việc cường chế tại ngã tư trong quá trình vận hành như sau:

- 10 tình nguyện viên địa phương đã được tuyển dụng và đào tạo cách đi lại an toàn của chương trình an toàn giao thông để giúp học sinh và những người sử dụng đường đi qua ngã tư.
- 10 người tình nguyện viên đã được đào tạo này được chỉ định để hỗ trợ học sinh và những người sử dụng đường đi lại theo 4-hướng của Ngã tư Ghế trong các giờ cao điểm:

Sáng (cao điểm đến trường): 06:30 - 07:30

Chiều (cao điểm tan trường): 17:00 - 18:00

- Các tình nguyện viên hoạt động qua hai lần một ngày trong khoảng thời gian 10 ngày (12-21 tháng Giêng năm 2009, ngay trước khi ngày Tết).
- Các công cụ giao thông khác đã được sử dụng để bảo vệ việc đi lại trong thời gian hoạt động.
- Một số cảnh sát giao thông địa phương giám sát chặt chẽ và mạnh mẽ việc đi lại trong thời gian này.
- Các tín hiệu giao thông cuối cùng đã được cho phép hoạt động trong quá trình thực hiện.

(7) Công tác chuẩn bị cho Chương trình đi lại an toàn như sau:

- Lập danh sách các tình nguyện viên địa phương tham gia vào chương trình đi lại an toàn. Mười (10) tình nguyện viên của địa phương đã được tuyển dụng và đào tạo (từ Đoàn Thanh niên và Hội Cựu chiến binh tại xã Tân Trường) để hỗ trợ học sinh an toàn qua lại ngã tư đến trường.
- Chỉ định vị trí, chức năng và nhiệm vụ cần thiết đảm bảo đi lại an toàn cho các tình nguyện viên: Các tình nguyện viên sau tuyển dụng và đào tạo để đảm bảo đi lại an toàn qua việc giúp đỡ học sinh trong thời gian đi qua đường vào giờ cao điểm buổi sáng và chiều suốt thời gian thí điểm. Vị trí, vai trò và trách nhiệm được giao cho tình nguyện viên được liệt kê trong bảng 5.2.2.

Bảng 5.2.2 Chức năng nhiệm vụ của Tình nguyện viên hướng dẫn qua đường

Vai trò	Nhiệm vụ
Tình nguyện viên hướng dẫn qua đường	Kiểm tra mức an toàn bằng cách đứng ở vạch sơn theo các hướng ở Ngã tư Ghế
	Quan sát dòng xe và chờ đèn xanh. Xong dung các công cụ báo cho người đi bộ qua đường đồng thời hỗ trợ họ.
	Giúp học sinh đi bộ an toàn qua đường trong các giờ cao điểm sáng và chiều.
	Với sự giám sát chặt chẽ của CSGT, lưu ý và hướng dẫn người dân lưu ý và tránh những hành vi sai và không an toàn
	Với sự giám sát chặt chẽ của CSGT, lưu ý và cảnh báo những hành vi vi phạm và không an toàn.

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA.

- Đào tạo trước lễ Khai mạc: Các chương trình đào tạo được cung cấp trước lễ Khai mạc để đảm bảo sự thực hành trôi chảy dự án thí điểm. Đây là các thủ tục tiêu chuẩn về an toàn giao thông mà tất cả các tình nguyện viên phải được học gồm những kiến thức đúng đắn và thực hành đi lại, nhằm hỗ trợ người đi bộ đi an toàn qua đường trong thời gian thí điểm. Do đó, việc đào tạo về an toàn đi lại gồm:
 - (a) Hội thảo vào ngày 9 tháng Giêng 2009 tại Trường Trung Học Cẩm Giàng từ 15:00 đến 15:30
 - Các tình nguyện viên đã tới tham dự buổi thuyết trình về an toàn giao thông đường bộ, tình hình hiện tại ở Hải Dương và Cẩm Giàng bao gồm các hành vi có nguy cơ cao và các hành vi vi phạm quy định về đường bộ / pháp luật giao thông, tín hiệu và biển báo, vạch phân làn do cảnh sát giao thông tỉnh Hải Dương và huyện Cẩm Giàng với hỗ trợ kỹ thuật từ Nhóm Nghiên cứu JICA.
 - (b) Đào tạo về các hành động cụ thể và về các thông điệp sẽ dùng trong khi thực hiện nhiệm vụ
 - Đào tạo của CSGT địa phương và nhóm chuyên gia JICA.
 - Hướng dẫn về việc làm thế nào để sử dụng loa, còi và cờ
 - Hướng dẫn từ các cảnh sát giao thông địa phương

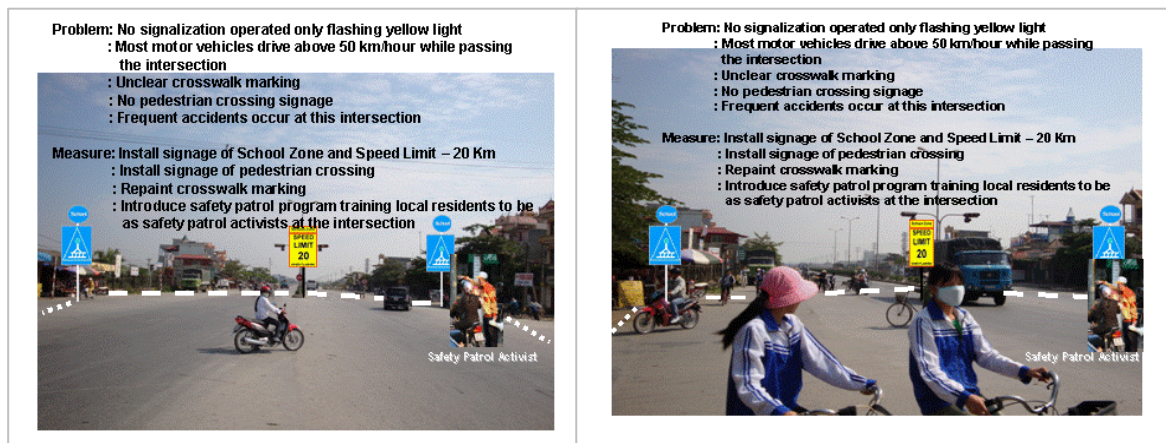
- (c) Thực hành của học sinh
- Với hướng dẫn của cảnh sát giao thông và các chuyên gia địa phương
 - Các tình nguyện viên tập thực hiện chức năng giúp đi lại an toàn và các học sinh tình nguyện viên thực tập
- (d) Phân công trách nhiệm triển khai
- Bởi cảnh sát giao thông và các chuyên gia địa phương
 - Các tình nguyện viên tập thực hiện chức năng giúp đi lại an toàn
 - Trợ giúp kỹ thuật của Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Tài liệu được sử dụng cho hoạt động này:

Để thực hiện Ngã tư Ghẽ được an toàn cho học sinh, cư dân địa phương và người sử dụng đường, và để dự án thí điểm có một tác động mạnh mẽ và ảnh hưởng lên tất cả các cơ quan và cá nhân liên quan, đặc biệt là các khu vực lân cận khác, chương trình đã đề xuất cải thiện môi trường đường bộ ở đây:

- (1) Lắp đặt biển/ bảng cho người đi bộ qua lại
- (2) Sơn kẻ lại lối đi theo bốn hướng, như được hiển thị trong Hình 5.2.5.

Hình 5.2.5 Hình vạch kẻ đường sơn lại theo 4 hướng



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA.

- (3) Vật liệu được sử dụng nhằm đảm bảo an toàn trong hoạt động đi lại, chương trình đã huy động:
- 2 loa
 - 10 còi
 - 4 cờ cỡ vừa
 - 10 áo phản quang ghi thông điệp với nội dung về ATGT
 - Biển tên của các tình nguyện viên / hoạt động viên
 - Văn phòng phẩm, ví dụ như, bút, sổ tay (ghi các điều lưu ý, v.v.)

6 TÓM TẮT HOẠT ĐỘNG CHUNG CỦA DỰ ÁN THÍ ĐIỂM

Tổng thể về chương trình hoạt động, các cơ quan liên quan và thời gian của dự án thí điểm được tóm tắt trong bảng 6.1.1.

Bảng 6.1.1 Tóm tắt chung về các hoạt động của dự án

No.	Hoạt động	Cơ quan	Tháng			
			11	12	1	2
1	Họp khởi xướng với cơ quan chủ chốt	UBATGTQG, JICA	X			
2	Nghiên cứu ban đầu và thu thập dữ liệu	Nhóm Nghiên cứu JICA	XX			
3	Họp tại chỗ dự kiến làm thí điểm	Nhóm Nghiên cứu JICA, phối hợp với UBATGTQG và chuyên gia địa phương		X		
4	Họp phối hợp và hình thành nhóm công tác	Nhóm Nghiên cứu JICA, Ban ATGT, Sở GD-ĐT, Huyện và xã, Công an Hải Dương và Cẩm Giàng, Sở GTVT, đại diện xã		X		
5	Chuẩn bị tài liệu cho quan hệ công chúng	Nhóm Nghiên cứu JICA		XXX		
6	Phân phối các tài liệu trên	Nhóm Nghiên cứu JICA, cơ quan tuyên truyền, thông tin			X	
7	Chương trình đào tạo Tình nguyện viên và học sinh (09-01-2009)	Nhóm Nghiên cứu JICA, Công an địa phương, giáo viên và học sinh tình nguyện viên			X	
8	Kiểm tra, xác nhận các thiết bị giao thông tại Ngã tư Ghẽ	CSGT, Sở GTVT, JICA, Nhóm Nghiên cứu JICA			X	
9	Khai mạc dự án thí điểm “Đường an toàn đến trường”	UBATGTQG, ban ATGT, Sở GD-ĐT, GTVT, CA Hải Dương, Huyện và xã Cẩm Giàng, giáo viên, cư dân, học sinh, Nhóm Nghiên cứu JICA			XX	
10	Họp tổng kết, đánh giá và báo cáo	Nhóm Nghiên cứu JICA, Ban ATGT, trường THPT, các cơ quan liên quan, cơ quan truyền thông và thông tin đại chúng			XXX	X

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA.

Dự án thí điểm Đường an toàn đến trường học được triển khai từng bước và tóm lược như sau:

(i) Họp các nhân vật và các cán bộ địa phương chủ chốt

Ngày 15 tháng 11 năm 2008, chuyên gia JICA đã thảo luận với UBATGTQG về việc lựa chọn địa điểm.

Ngày 18 tháng 11 năm 2008, chuyên gia JICA họp Chánh Văn phòng điều hành Ban An toàn giao thông Hải Dương. Sau khi thảo luận, khu vực được chọn là Trường Trung Học Phổ thông Cẩm Giàng nằm dọc theo QL No.5, tại xã Tân Trường, huyện Cẩm Giàng, Hải Dương.

(ii) Thăm và khảo sát trước hiện trường

Các chuyên gia JICA quan sát tại Ngã tư Ghẽ và Trường THPT Cẩm Giàng trong thời gian giờ cao điểm vào buổi sáng (06:15 đến 07:30).

Cuộc phỏng vấn cũng đã được tiến hành bởi các chuyên gia JICA với các cư dân địa phương sống gần nút giao (chủ cửa hàng, lái xe taxi trình và lái xe gắn máy).

Bảng Câu hỏi đã được phân phối cho hiệu trưởng trường học, giáo viên và

học sinh để thu thập thông tin về các địa phương và các tình huống giao thông và công tác giáo dục an toàn giao thông trong lớp học.

- (iii) Họp lần thứ hai các nhân vật và các cán bộ địa phương chủ chốt để thành lập nhóm làm việc

Ngày 27 tháng 11 năm 2008, các đại diện của JICA họp với Chánh Văn phòng Ban An toàn giao thông Hải Dương và lãnh đạo Sở Giáo dục và Đào tạo (kiêm thành viên của Ban An toàn giao thông Hải Dương Ủy) để tái xác nhận sự lựa chọn vị trí và đồng ý về dự thảo kế hoạch hành động.

Trong cuộc họp, Ban An toàn giao thông tỉnh đã xác minh rằng các cơ quan liên quan đến nhiệm vụ đều được chấp thuận như nêu trong các tài liệu chính thức của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, Ban ATGT tỉnh và huyện.

- (iv) Họp lần thứ ba trước khi đào tạo và vận hành chương trình

Cuộc họp lần này được tiến hành ngày 9 tháng 12 năm 2008 tại Cẩm Giàng. Các tổ chức tham gia cuộc họp về việc triển khai thực hiện dự án gồm có đại diện từ Ban An toàn giao thông Hải Dương và Cẩm Giàng, Sở GD-ĐT, Công an, Phòng Văn hóa, Hiệu trưởng trường học và các cơ quan truyền thông.

Các chuyên gia JICA và những người tham gia thảo luận và hoàn chỉnh kế hoạch hành động cũng như các chi tiết hoạt động tại Ngã tư Ghế và khuôn viên trường.

Các hoạt động chính đã được thoả thuận là Góc Văn hóa an toàn giao thông dành cho học sinh, cải thiện cơ sở hạ tầng, đào tạo cho tình nguyện viên địa phương và học sinh và tổ chức buổi khai mạc. Trong đó, hoạt động của hệ đèn tín hiệu giao thông tại nút giao phải được chấp thuận bởi Cục Cảnh sát giao thông đường bộ-đường sắt.

- (v) Tài liệu chuẩn bị cho Quan hệ công chúng

Vật tư, phương tiện: tài liệu phổ biến về văn hóa an toàn giao thông bao gồm 3 áp phích và 3.000 tờ rơi được thiết kế bởi các chuyên gia Nhật Bản, hoàn thành ngày 8 tháng Giêng 2009.

Biểu ngữ An toàn giao thông đã được giới thiệu tại Ngã tư Ghế từ 8-10 tháng Giêng 2009 và phòng Văn hóa Cẩm Giàng quản lý.

- (vi) Chương trình đào tạo và lắp đặt các thiết bị an toàn ở Ngã tư Ghế

Ngày 9 tháng Giêng năm 2009, các tình nguyện viên địa phương đã được cảnh sát giao thông và các chuyên gia địa phương đào tạo trên cả lý thuyết và thực hành qua bảo đảm đi lại an toàn giao thông. Học sinh tình nguyện viên cũng đã được đào tạo để tham gia vào an toàn giao thông cho Góc hoạt động văn hóa.

- (vii) Lễ Khai mạc Đường an toàn đến trường học

Ngày 12 tháng Giêng năm 2009, một lễ Khai mạc trong Trường THPT Cẩm Giàng đã được tiến hành. Hiện diện trong buổi lễ có đại diện từ UBATGTQG, JICA, Bộ GD-ĐT, Ban Tuyên giáo Hà Nội, Ủy ban nhân dân, tỉnh, huyện và

Ban An toàn giao thông (kiêm lãnh đạo trong Công an, Giao thông Vận tải, Giáo dục và Đào tạo, Thông tin và Văn hóa), các cơ quan truyền thông, các cư dân địa phương, học sinh, phụ huynh và giáo viên của Trường Trung học Cẩm Giàng Trường Trung học Cẩm Giàng và một số trường học trên QL No.5.

Chương trình gồm 3 phần: chính thức khai mạc, hoạt động an toàn giao thông trên khuôn viên, và an toàn giao thông đi lại tại Ngã tư Ghề.

Trong thời gian đầu, sau các phát biểu là cuộc thi tìm hiểu ATGT. Các học sinh đã rất chăm chú và rất thích tham gia. Quà tặng đã được trao cho học sinh có câu trả lời chính xác. Phiên họp thứ ba, là tái hiện của các hành vi có nguy cơ mất an toàn giao thông và các hoạt động văn hoá được thực hiện ở Góc Văn hóa ATGT với các học sinh tình nguyện viên.

Hình 6.1.1 Hoạt động trong chương trình khai mạc



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA.

Phần thứ tư được tiến hành là tổ chức đi lại an toàn ở Ngã tư Ghề. Mười người tình nguyện viên địa phương đã được đào tạo ra thực hành tại Ngã tư Ghề. Từ 12-22 tháng Giêng năm 2009, các chương trình đi lại an toàn được tiến hành với lực lượng này trong thời gian cao điểm để giúp học sinh và các người đi bộ qua đường. Mặt khác, các học sinh tình nguyện viên cũng mô phỏng chương trình này trên khuôn viên, chuẩn bị cho các hoạt động khác trong tương lai.

Hình 6.1.2 Hoạt động hướng dẫn đi lại an toàn ở Ngã tư Ghề



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA.

(viii) Các hoạt động tiếp theo trong dự án thí điểm sau khi lễ Khai mạc

Các chuyên gia JICA tiến hành theo dõi, quan sát và giám sát hoạt động của đội Tình nguyện viên và học sinh từ ngày 16-21 tháng Giêng 2009. Từ 15-22 tháng Giêng năm 2009, Viện Chiến lược phát triển Giao thông vận tải thực hiện công tác đếm xe cũng như điều tra nhận thức về an toàn giao thông với Bảng câu hỏi lấy ý kiến của cộng đồng địa phương như đã nêu trên.

7 PHÂN TÍCH ĐÁNH GIÁ DỰ ÁN “ĐƯỜNG AN TOÀN ĐẾN TRƯỜNG” TRONG CHƯƠNG TRÌNH VĂN HÓA AN TOÀN GIAO THÔNG

7.1 Kết quả khảo sát các học sinh tại Trường THPT Cẩm Giàng

Các cuộc khảo sát được tiến hành với 38 học sinh vào hôm trước khi dự án kết thúc. Các câu hỏi tập trung vào tính hữu ích và hiệu quả của các hoạt động trong “Đường an toàn đến trường” như một phần của Chương trình văn hóa an toàn giao thông. Các kết quả như sau:

- (i) Sau khi xem biểu diễn 3 hành vi nguy cơ, 33/38 học sinh cho rằng việc biểu diễn này là hữu ích và họ thấy rõ sự nguy hiểm của việc đi lại tại địa phương đồng thời chỉ ra các hành vi nguy hiểm của người đi bộ và người đi xe đạp.
- (ii) Tuy nhiên, các học sinh không tích cực tham gia vào các hoạt động liên quan đến an toàn giao thông ngoài những gì được cung cấp trong lớp học, chủ yếu là vì các hoạt động này không thú vị.
- (iii) Dự án thí điểm mong muốn tăng cường sự tham gia của các học sinh vào hoạt động văn hóa an toàn giao thông. Tất cả các học sinh cho rằng họ sẵn sàng để tham gia vào các hoạt động trong tương lai nếu có cơ hội.
- (iv) Toàn thể 33 học sinh cho là cuộc thi tìm hiểu ATGT là có hiệu quả.
- (v) Hầu hết các học sinh nghĩ rằng cung cấp các hộp công cụ Văn hóa ATGT là sáng kiến tốt, nhưng cần phải có các công cụ khác nhau cho từng hoạt động.
- (vi) Dự án thí điểm đóng góp cho việc thành lập các khu vực an toàn trường học, với nội dung tập trung vào “Đường an toàn đến trường” cũng đã làm nâng cao nhận thức ATGT của các học sinh, giáo viên và cư dân địa phương. Tất cả các phòng vấn của 15 giáo viên, nhân viên có liên quan từ các cấp chính quyền, các cư dân, và các tình nguyện viên cho biết việc thực hiện các hoạt động văn hóa ATGT rất hữu ích.
- (vii) Góc Văn hóa ATGT của học sinh đã hoạt động thành công trong việc nâng cao nhận thức của học sinh với việc họ tự tiếp tục cập nhật thông tin về an toàn giao thông và thảo luận với nhau.
- (viii) Có 36 học sinh xác nhận rằng các hoạt động tại Ngã tư Ghẽ có kết quả đáng kể và mong muốn rằng các hoạt động này sẽ tiếp tục.
- (ix) Các vấn đề còn lại sau khi việc thực hiện các dự án thí điểm là giải phóng khu đất của các cửa hàng bán lẻ mà hiện đang án ngữ và cản trở đường đến trường ở Ngã tư Ghẽ.

7.2 Kết quả khảo sát với cư dân địa phương và các tình nguyện viên

Một Bảng câu hỏi điều tra cũng đã được thực hiện với cư dân địa phương và tình nguyện viên và đã có những kết quả sau:

- (i) Phần lớn cư dân nghĩ rằng hệ đèn tín hiệu giao thông hoạt động ở Ngã tư Ghẽ có hiệu quả, trong khi một số người trong số họ không nghĩ như vậy vì nó đã không được vận hành đầy đủ tất cả các ngày.

- (ii) Đa số cư dân nghĩ rằng thí điểm an toàn giao thông trong đi lại mang lại những thay đổi đáng kể, trong khi một số người trong số họ không nghĩ như vậy vì một số tình nguyện viên vẫn còn có thái độ tiêu cực và xử sự thiếu lịch sự.
- (iii) Hiện vẫn còn một số khó khăn như là mức độ nhận thức hạn chế của cư dân địa phương, hạn chế hoạt động của đèn tín hiệu giao thông; khoảng cách tương đối xa của học sinh từ nhà đến trường học, và dự án triển khai thực hiện chỉ giới hạn ở Ngã tư Ghê.
- (iv) Tuy nhiên, phần lớn cho rằng dự án thí điểm đã thành công và cần được tiếp tục.
- (v) Khuyến cáo rằng đối với các trường học, cần có thêm Thi Hỏi & Đáp với nội dung rộng hơn, lâu hơn và thường xuyên hơn.
- (vi) Giáo dục an toàn giao thông trong trường học và cộng đồng cần được tăng cường hơn nữa.
- (vii) Cần có một chương trình xác định điểm đen trên tất cả đường đi tới trường học trong cả nước.
- (viii) Nên được chia sẻ kinh nghiệm với nước ngoài.

7.3 Kết quả khảo sát từ chính quyền địa phương

Cuộc phỏng vấn khảo sát được tiến hành với chính quyền địa phương có liên quan để có các thông tin phản hồi về tổng thể và về việc triển khai thực hiện. Kết quả của cuộc khảo sát này như sau:

- (i) Hợp tác giữa các cơ quan liên quan cũng như mức độ quan tâm của họ còn hạn chế và nghèo nàn.
- (ii) Một lợi thế lớn là mong muốn mạnh mẽ của cư dân địa phương, công ty và trường học trong khu vực này trong việc cải thiện tình hình trật tự giao thông, hiện tại vẫn còn nguy hiểm và phức tạp.
- (iii) Tuy nhiên, trở ngại chính là thời hạn rất ngắn và giới hạn của dự án thí điểm và tầm quan trọng của việc hợp tác chặt chẽ giữa các tổ chức liên quan trong việc tiến hành các các hoạt động ngắn hạn.
- (iv) Hơn nữa, hiện có các vấn đề kỹ thuật liên quan đến QL 5 cần cả các cơ quan trung ương và cấp tỉnh cân nhắc và dành sự ưu tiên vì sự an toàn của người dân.

8 ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ CỦA DỰ ÁN

Hoạt động văn hóa ATGT gắn với nhiều hoạt động xây dựng cộng đồng khác nhau tùy thuộc vào điều kiện cụ thể và nhóm đối tượng. Điều quan trọng là cộng đồng dân cư nắm được mục tiêu và tính chất của hoạt động và tham gia hình thành thói quen văn hóa. Ban ATGT tỉnh cần có sự chỉ đạo và theo dõi triển khai các chủ trương chung của UBATGTQG. Do vậy, cần có năng lực đánh giá và theo dõi các hoạt động. Tại dự án thí điểm này, các chuyên gia JICA và UBATGTQG cùng đánh giá và theo dõi hoạt động. Các kết quả theo dõi trình bày ở trên sẽ đóng góp vào việc triển khai các hoạt

động sau này.

Dự án thí điểm có thể được đánh giá trong hai lĩnh vực. Một là về nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và hai là về việc nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng đường bộ.

- (i) “Đường an toàn đến trường” của dự án thí điểm an toàn giao thông tích hợp các hoạt động văn hóa theo nguyên tắc 3Es (giáo dục, kỹ thuật và cưỡng chế) chỉ có kết quả nếu có sự tham gia của nhiều cơ quan ở các cấp khác nhau.
- (ii) Một tích hợp tuyên truyền an toàn giao thông thông qua cung cấp thông tin về giáo dục ATGT và Góc học sinh cũng như các biện pháp kỹ thuật công trình như: nâng cấp biển báo, sơn kẻ lại vạch đi bộ, cho đèn tín hiệu hoạt động và cưỡng chế thực thi pháp luật giao thông ở cả hai trường học và ở Ngã tư Ghề là một động lực để tạo ra qun hệ hợp tác, giao tiếp, sự tham gia và cùng làm việc với nhau như một nhóm để thực hiện các mục tiêu của thí điểm.
- (iii) Dự án thí điểm khuyến khích các trường học và chính quyền địa phương (tỉnh, huyện và xã) phối hợp chặt chẽ hơn, thông qua các cuộc thảo luận và hội họp, về các hoạt động văn hóa an toàn giao thông. Nhà trường được cấp có thẩm quyền cho phép thành lập hai nhóm tình nguyện viên với việc Ủy ban nhân dân đã phát hành một quyết định (Quyết định số 01/QĐ-UBND ngày 06/1/2009 của Chủ tịch Ủy ban nhân dân xã Tân Trường).
- (iv) Dự án thí điểm về văn hóa an toàn giao thông góp phần phát triển năng lực và tăng cường phối hợp Ban An toàn giao thông ở tất cả các cấp, chẳng hạn như công văn 363/UBATGTQG ngày 21 tháng 11 năm 2008 của UBATGTQG và công văn 78/CV-ATGT ngày 28 tháng 11 năm 2008 của Ban An toàn giao thông Hải Dương.
- (v) Các phương tiện bảo đảm giao thông tại Ngã tư Ghề đã được cải thiện với việc sơn lại vạch đi bộ, lắp đặt mới biển báo, di chuyển của điểm đỗ xe ô m v.v. Kết quả là, khu vực Ngã tư đã được mở rộng hơn và xóa bỏ chướng ngại vật.
- (vi) Góc Văn hóa an toàn giao thông cho học sinh tại Trường Trung Học Cẩm Giàng đã được thành lập, hệ thống biển báo trên tường đã được sơn lại, vạch đi bộ cũng được sơn trên khuôn viên cho các hoạt động mô phỏng, và Bảng thông báo dự án thí điểm đã được đặt ở trước lối vào ngay tầm nhìn.
- (vii) Các thiết bị tăng cường đã được hoàn thành vào ngày 7 tháng Giêng 2009. Ngoài ra, các cơ quan có trách nhiệm cũng đã đồng ý cho hoạt động đèn tín hiệu giao thông tại Ngã tư Ghề trong thời gian cao điểm sau khi JICA chính thức gửi một công văn tới Công an Hải Dương ngày 4 tháng Giêng 2009.

9 KHÓ KHĂN VÀ GIỚI HẠN

Mặc dù các thông tin phản hồi rất tích cực về dự án thí điểm từ các cuộc điều tra, vẫn còn một số yếu tố đã gián đoạn và làm chậm lại quá trình triển khai. Thành công hay thất bại của bất kỳ hoạt động nào đều phụ thuộc vào ý chí tham gia của các cơ quan nòng cốt và ý muốn phối hợp các cơ quan khác. Ngoài ra, không có một tổ chức duy nhất nào có thể chịu trách nhiệm toàn bộ về vấn đề đi lại an toàn. Tất cả các bên liên quan như cơ quan và những người trong cộng đồng cần làm việc cùng nhau để thực

hiện đúng và đầy đủ kế hoạch cho từng bối cảnh hay tình huống.

(i) Hợp tác giữa các cơ quan có liên quan

Rõ ràng rằng chính quyền địa phương với nhiều tổ chức và lĩnh vực khác nhau vẫn còn hạn chế về kiến thức và kinh nghiệm về việc làm thế nào để hợp tác và phối hợp có hiệu quả như là một nhóm. Điều này dẫn đến một số chậm trễ và không chắc chắn về cơ quan sẽ là chủ chốt để thực hiện thí điểm.

Nhà trường và nhân dân cấp cơ sở cấp, đặc biệt là cư dân đã sẵn sàng tìm hiểu, hợp tác và tham gia các hoạt động lâu dài chừng nào có được ý kiến từ trên xuống, trong khi chính quyền địa phương vẫn còn do dự (ngay cả khi nó đã được ở phù hợp với trách nhiệm của họ).

(ii) Mức độ giao tiếp giữa các cơ quan có liên quan

Chính quyền địa phương vẫn dựa vào một công văn / thư cho một chiều (thay vì gặp mặt để trao đổi) dẫn đến sự chậm trễ trong tiến trình.

(iii) Thời gian triển khai thực hiện thí điểm dự án và chương trình

Giai đoạn thực hiện thí điểm quá ngắn mà đã dẫn đến ít giao tiếp và thiếu cơ hội để phối hợp giữa các cơ quan liên quan đôi khi dẫn đến sự vội vàng để kịp tiến độ.

Thời gian hoạt động của tín hiệu giao thông tại Ngã tư Ghề đã rất hạn chế chỉ cho giờ cao điểm.

(iv) Thiếu kiến thức kỹ thuật và hạn chế về ngân sách

Chính quyền địa phương còn bị hạn chế về kiến thức và kỹ thuật, cùng với hạn chế kinh phí sẽ dẫn đến sự thiếu bền vững và liên tục của dự án phát triển.

(v) Các cửa hàng bán lẻ vẫn tồn tại gây trở ngại trên những con đường đến trường học.

10 KẾT LUẬN

Việc tiến hành thí điểm dự án có thể được kết luận như sau:

(i) Việc triển khai hoạt động văn hóa an toàn giao thông trên “Đường an toàn đến trường” đã tương đối thành công trong việc (1) khuyến khích sự tham gia của địa phương; (2) nâng cao nhận thức về an toàn giao thông, và (3) thúc đẩy phát triển giáo dục an toàn giao thông và hoạt động văn hóa an toàn giao thông trong các trường học và cộng đồng địa phương của xã Tân Trường, huyện Cẩm Giàng, tỉnh Hải Dương.

(ii) Thí điểm về phát triển văn hóa an toàn giao thông đã giới thiệu một cơ hội để xây dựng năng lực và phát triển nguồn nhân lực, không chỉ ở các cơ quan chính phủ trung ương và địa phương, mà còn trong các trường học, cộng đồng và người dân sở cấp.

(iii) Tích hợp tuyên truyền an toàn giao thông thông qua giáo dục và cung cấp thông tin cho học sinh qua các hoạt động Góc văn hóa và kỹ thuật công trình như: nâng cấp biển báo, sơn kẻ lại vạch sang đường, cho đèn tín hiệu hoạt

động và cưỡng chế giao thông ở cả hai trường học và ở Ngã tư Ghề là một động lực để tạo ra cùng hợp tác, giao tiếp và sự tham gia và cùng làm việc với nhau như một nhóm để thực các mục tiêu của các dự án thí điểm.

- (iv) Các hoạt động Góc văn hóa an toàn giao thông cung cấp các học sinh một địa điểm thú vị và học tập, đặc biệt là Thi tìm hiểu và mô phỏng hành vi nguy hiểm. Điều này đã giúp đáng kể tăng cường nhận thức an toàn giao thông của học sinh một cách nhập tâm chứ không phải là bắt buộc chúng trước khi tham gia giao thông trong một xã hội cơ giới. Điều này chứng tỏ là an toàn giao thông giáo dục không chỉ cần được cung cấp trong chương trình giảng dạy chính thức mà nên kèm theo một phương pháp tiếp cận thực tế để các học sinh có thể có kinh nghiệm và thực hành liên tục về an toàn giao thông.
- (v) Các chương trình an toàn giao thông đi lại tại nút giao đã có kết quả trong việc làm thay đổi đáng kể thái độ và hành vi người sử dụng đường tuy hoạt động là ngắn hạn. Các học sinh, người đi bộ và nhiều người đi đường cảm thấy an toàn hơn với đèn tín hiệu giao thông và có lực lượng hỗ trợ họ đi qua đường ở Ngã tư Ghề.
- (vi) Điều quan trọng nhất của các kết quả thực hiện dự án là nó giúp đỡ trong việc xác định được cơ quan chủ chốt trong việc thực hiện các hoạt động văn hóa an toàn giao thông trong địa bàn tỉnh / trường học dọc theo đường quốc lộ. Đó chính là Ủy ban nhân dân địa phương. Tuy nhiên, Ủy ban cần làm việc trong hợp tác chặt chẽ và phối hợp với các cấp chính quyền địa phương khác, cơ quan giao thông vận tải và cảnh sát giao thông nhằm bảo đảm sự thành công việc triển khai thực hiện.

11 KHUYẾN NGHỊ

Vì văn hóa an toàn giao thông là một khái niệm mới và cần một thời gian dài để thiết lập, cần thiết phải trang bị và chuẩn bị về kiến thức cơ bản cho các trường học và cộng đồng để học, làm theo và thực hành vào cuộc sống hàng ngày của họ.

Trong việc thực hiện bất kỳ hoạt động văn hóa an toàn giao thông, các nhà lãnh đạo của Ban An toàn giao thông ở tất cả các cấp (tỉnh, huyện và xã) sẽ phát huy vai trò then chốt. Họ cần phải có tham gia vào và tổ chức hợp tác giữa tất cả các ngành liên quan, như Giáo dục và Đào tạo, Công an, Giao thông vận tải, Văn hóa và Thông tin, dưới sự lãnh đạo của chính quyền địa phương.

Trong Cẩm Giàng, để thực hiện một nền văn hóa an toàn giao thông cho các chương trình hoạt động nâng cao nhận thức và giảm thiểu tai nạn giao thông, toàn bộ hoạt động của các tín hiệu giao thông là một yêu cầu chính. Rõ ràng là, nếu đèn tín hiệu giao thông hoạt động trong 24 giờ, thì việc này sẽ tăng cường hình thành hệ thống giao thông và hy vọng mở đường cho việc xác lập văn hóa an toàn giao thông.

Để thay đổi hành vi của học sinh và người sử dụng đường có hiệu quả bền vững, hoạt động phải được thực hiện thường xuyên. Do đó, các nguồn tài trợ rất quan trọng ở giai đoạn này. Cần thiết để củng cố nguồn hỗ trợ tài chính và cần sự hỗ trợ từ các doanh nghiệp địa phương để đảm bảo tính bền vững trong các hoạt động văn hóa an toàn giao thông tại các trường học địa phương và giữa các cư dân trong xã Tân

Trường, huyện Cẩm Giàng, Hải Dương.

Như vậy, tính khả thi của việc tiếp tục / duy trì dự án sẽ được đánh giá cao phụ thuộc vào hai yếu tố sau đây:

- (i) Ngân sách: Các trường học có thể yêu cầu tài trợ của địa phương hoặc các công ty nước ngoài trong các khu công nghiệp tại huyện Cẩm Giàng bên cạnh trợ cấp của chính phủ.
- (ii) Tự tiến hành các dự án: Nhà trường có thể yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật và chuyển giao tiến bộ kỹ thuật chuyên môn để xây dựng năng lực cho giáo viên, học sinh và cư dân địa phương. Rõ ràng rằng một hỗ trợ mạnh mẽ từ trung ương và chính quyền địa phương sẽ đảm bảo tính bền vững.

Việc giải phóng các cửa hàng bán lẻ dọc đường đến trường học Cẩm Giàng có thể mất một khoảng thời gian lâu. Trong trường hợp này, có thể cần biện pháp thu hồi lại đất.

Các hoạt động văn hóa an toàn giao thông trên “Đường an toàn đến trường” chỉ là một phần của chương trình “Khu vực trường học an toàn” nên được giới thiệu với các trường trong cả nước để tất cả các trẻ em và học sinh có một cơ hội bình đẳng để đi lại cảm thấy an toàn hơn, dù là khi đi bộ hoặc đi xe đạp và để mọi người có thể theo đuổi của một sự phát triển bền vững ở Việt Nam.

Bảng 11.1.1 thể hiện mức độ tham gia của các cơ quan tham gia vào dự án thí điểm tại Trường Trung Học Cẩm Giàng, cũng như các trách nhiệm tương ứng.

Bảng 11.1.1 Các cơ quan và trách nhiệm thực hiện Thí điểm Văn hóa ATGT ở trường THPT Cẩm Giàng

TT	Cơ quan	Vai trò	Nhiệm vụ chính	Trách nhiệm	Ghi chú	Thời gian			
						T11	T12	T1	T2
1	UBATGTQG	Cơ quan chính	Khởi xướng dự án	Định chủ trương và giao việc thực hiện dự án cho Ban ATGT	Nhóm Nghiên cứu JICA hỗ trợ chặt chẽ việc lập kế hoạch.	—			
2	Ban ATGT	Cơ quan chính ở địa phương (Vai trò chính trong việc hỗ trợ và bảo đảm thực hiện các hoạt động)	Đồng tổ chức dự án	Cùng chủ trì dự án và triển khai thực hiện nhiệm vụ do UBATGTQG giao; phối hợp với các cơ quan, địa phương có liên quan; tổ chức các cuộc họp / thảo luận; chuẩn bị các dữ liệu như được yêu cầu	Nhóm Nghiên cứu JICA hỗ trợ chặt chẽ qua việc chuẩn bị tài liệu cho việc thực hiện sâu sẻ		—	—	—
3	Sở GD-ĐT, Ban Tuyên giáo	Các cơ quan phối hợp chính	Bên phối hợp chính	Cùng chủ trì với Ban ATGT và phối hợp với các cơ quan, địa phương có liên quan; liên hệ với trường học địa phương cho thí điểm hoặc các sự kiện, chuẩn bị các dữ liệu như được yêu cầu, hướng dẫn và phổ biến giáo dục ATGT khi các hoạt động diễn ra	Nhóm Nghiên cứu JICA hỗ trợ chặt chẽ qua việc chuẩn bị tài liệu cho việc thực hiện sâu sẻ		—	—	—
4	Sở GTVT, Công an, UBND	Cơ quan phối hợp	Phối hợp	Phối hợp và tạo điều kiện cho hoạt động bằng cách sử dụng phương tiện giao thông; cưỡng chế (luật lệ giao thông); tuyên truyền công đồng địa phương để họ hiểu được những tình huống sự kiện, khuyến khích sự tham gia của địa phương; cung cấp hỗ trợ kỹ thuật và hướng dẫn	Nhóm Nghiên cứu JICA cùng làm việc chặt chẽ qua việc hỗ trợ kỹ thuật và chuẩn bị tài liệu cho việc thực hiện sâu sẻ		—	—	—
5	Hiệu trưởng trường THPT Cẩm Giàng	Nhân vật chủ chốt (Vai trò chính trong tổ chức và bảo đảm thực hiện các hoạt động)	Chủ nhân của Thí điểm	Chủ nhân của các địa điểm hoạt động, phối hợp với các giáo viên, học sinh và cha mẹ và chuẩn bị nguồn nhân lực cho các sự kiện; sắp đặt cuộc họp giữa các giáo viên, học sinh và phụ huynh chuẩn bị cho sự kiện này và được giao một số vai trò riêng.	Nhóm Nghiên cứu JICA cùng làm việc chặt chẽ qua việc hỗ trợ kỹ thuật và chuẩn bị tài liệu cho việc thực hiện sâu sẻ		—	—	—

TT	Cơ quan	Vai trò	Nhiệm vụ chính	Trách nhiệm	Ghi chú	Thời gian			
						T11	T12	T1	T2
6	Giáo viên và phụ huynh trường THPT Cẩm Giàng	Lực lượng hỗ trợ chính	Hỗ trợ	Làm việc chặt chẽ với các học sinh; tham gia vào các cuộc họp và đào tạo để hiểu mục tiêu của hoạt động; luôn cung cấp hướng dẫn cho các học sinh trong và sau khi các hoạt động	Nhóm Nghiên cứu JICA cùng làm việc chặt chẽ qua việc hỗ trợ kỹ thuật		—	—	—
7	Học sinh trường THPT Cẩm Giàng	Lực lượng hoạt động chính	Thực hiện các hoạt động	Tham dự đào tạo trước khi hoạt động, tham gia vào các hoạt động và thực hiện các chức năng theo phân cấp; thực hành đúng hành vi của người sử dụng đường và phải luôn tuân theo những luật lệ giao thông	Nhóm Nghiên cứu JICA cùng làm việc chặt chẽ qua việc hỗ trợ kỹ thuật, tuyên truyền giáo dục ATGT		—	—	—
8	Tình nguyện viên	Chứng kiến lễ Khai mạc, hỗ trợ tại chỗ và hướng dẫn, bảo vệ người đi lại	Hỗ trợ thực hiện các hoạt động	Hoạt động tình nguyện viên, tham dự cuộc họp và các hoạt động đào tạo và thực hiện các chức năng theo phân cấp; thực hành đúng hành vi của người sử dụng đường và phải luôn tuân theo những luật lệ giao thông, trợ giúp học sinh băng qua đường phố, nhắc nhở người dân địa phương và các học sinh vi phạm luật lệ giao thông	Nhóm Nghiên cứu JICA cùng làm việc chặt chẽ qua việc hỗ trợ kỹ thuật, tuyên truyền giáo dục ATGT		—	—	—
9	Nhóm Nghiên cứu JICA	Hỗ trợ kỹ thuật; chuẩn bị tài liệu đọc và các công cụ Văn hóa ATGT cho học sinh	Chuyên gia kỹ thuật cho cơ quan địa phương để nâng cao năng lực của họ	Cung cấp tư vấn kiến thức và hỗ trợ kỹ thuật cho UBND và cơ quan địa phương liên quan để lập kế hoạch; khởi xướng và thực hiện dự án; hướng dẫn và chỉ đạo cho xây dựng năng lực và phát triển nguồn nhân lực.		—	—	—	—
10	Cơ quan tuyên truyền và thông tin đại chúng	Chứng kiến lễ Khai mạc, hỗ trợ	Lực lượng quan hệ công chúng chính của dự án	Tham gia trong cuộc họp và sự kiện; cung cấp hướng dẫn về chiến dịch, phổ biến thông tin, công khai các hoạt động trên toàn quốc	Nhóm Nghiên cứu JICA cùng làm việc chặt chẽ qua việc cung cấp thông tin và tài liệu tuyên truyền		—	—	—

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA.

PHẦN III QUỸ TÀI TRỢ AN TOÀN GIAO THÔNG

1 GIỚI THIỆU

1.1 Bối cảnh

Nghiên cứu “Quy hoạch tổng thể an toàn giao thông đường bộ tới năm 2020 ở nước CHXHCN Việt Nam” (sau đây gọi tắt là Quy hoạch tổng thể) đã chỉ ra Văn hóa an toàn giao thông là một trong những vấn đề rất quan trọng để có thể hoàn thành sứ mạng “một xã hội đầy tình người và không có TNGT”. Một trong những nguyên nhân chính của TNGT ở Việt Nam là các sai sót của người đi đường, vì vậy thay đổi hành vi của người sử dụng đường là một trong các chiến lược ưu tiên của Quy hoạch tổng thể.

Tuy nhiên, việc này chỉ có thể đạt được nếu bên cạnh các nỗ lực của Chính phủ còn có sự tham gia tích cực và mạnh mẽ của đông đảo các cá nhân, tổ chức và nhóm dân cư vì văn hóa ATGT không những chỉ cần đưa vào một lần mà còn phải thấm sâu vào hành vi đi lại của người dân Việt Nam.

Như đã thảo luận nhiều trong Quy hoạch, cần có một lực lượng để dẫn dắt cũng như là cần có khuôn khổ thể chế thích hợp để khuyến khích người dân phát triển văn hóa ATGT. Việc thành lập Quỹ tài trợ ATGT trong vòng 5 năm tới cho mục đích này và cho nhiều hoạt động khác là một trong các đề xuất của Quy hoạch tổng thể.

Đặc biệt, phát triển văn hóa ATGT phụ thuộc nhiều vào tư duy, suy nghĩ, cách đánh giá, thói quen của con người. Nó cũng cần đòi hỏi nhiều nguồn lực và nhân lực ngoài khả năng của Chính phủ. Vì vậy, để giảm gánh nặng cho Chính phủ về nhân lực và tài chính, Quỹ tài trợ ATGT trong đó khu vực tư nhân có vai trò tích cực là một giải pháp rất thích hợp.

1.2 Mục đích

Quy hoạch tổng thể đã đưa ra mục đích chính của Quỹ tài trợ ATGT (sau đây gọi tắt là Quỹ) là “nhằm đưa các chính sách và hoạt động thực tiễn mới về văn hóa ATGT vào cộng đồng dân cư Việt Nam”.

Hơn nữa, Quỹ còn nhằm:

- (i) Gia tăng mối quan tâm của dư luận đối với văn hóa ATGT;
- (ii) Hỗ trợ các cộng đồng và nhóm dân cư phát triển văn hóa ATGT ở phạm vi của họ;
- (iii) Phát triển năng lực của các nhân vật chủ chốt như người lãnh đạo cộng đồng, lái xe chuyên nghiệp và các quan chức liên quan; và
- (iv) Phát triển và thiết lập một cơ chế về quản lý Quỹ trong đó các nguồn tài chính từ phần của Chính phủ, đóng góp của tư nhân và các nguồn thu khác từ hoạt động của Quỹ sẽ được quản lý một cách hiệu quả để bảo đảm sự bền vững của các hoạt động ATGT ở Việt Nam.

2 VAI TRÒ CỦA QUỸ TRONG PHÁT TRIỂN VĂN HÓA AN TOÀN GIAO THÔNG

Để đưa văn hóa ATGT trở thành hiện thực, không chỉ cần có Quỹ tài trợ, mà còn cần có cộng đồng, nhà trường, chính phủ, các doanh nghiệp tư nhân cùng tham gia. Dù vai trò của Quỹ tài trợ là hỗ trợ các hoạt động, nhưng bản thân Quỹ không thể tự triển khai một số lượng lớn các sáng kiến trên phạm vi cả nước được. Do vậy, vai trò cơ bản của Quỹ là phải thu hút sự quan tâm của các thành phần trong xã hội và sự ủng hộ với những hoạt động ATGT thực tế.

Quy hoạch tổng thể đề xuất những chương trình cần thiết để đẩy mạnh văn hóa ATGT. Trong đó, một số chương trình thuộc nhiệm vụ cơ bản của Quỹ. Bảng 2.1.1 dưới đây cho thấy những kỳ vọng về vai trò của Quỹ trong những chương trình được đề xuất.

Vai trò chủ yếu của Quỹ là hỗ trợ những chương trình này, phù hợp với ý kiến của chính quyền địa phương cũng như chính phủ. Tuy nhiên, ở giai đoạn ban đầu, Quỹ cần có những sáng kiến để vận động, tuyên truyền cho những chương trình bằng việc thực hiện một số dự án thí điểm làm mẫu tại những vùng miền khác nhau.

Do vậy, vai trò của Quỹ tài trợ có thể thay đổi tùy theo từng giai đoạn của dự án.

Bảng 2.1. 1 Vai trò của Quỹ tài trợ theo chương trình Văn hóa ATGT

Mục tiêu và Chương trình	Cơ quan thực hiện	Vai trò của Quỹ
<p>Nâng cao ý thức và hiểu biết của mọi người Phát triển Sổ tay ATGT Tổ chức hội thảo, tọa đàm trong cộng đồng Cung cấp thông tin và tài liệu hữu ích Phát triển những Chỉ số đánh giá hoạt động chính</p>	<p>Quỹ tài trợ Địa phương Quỹ tài trợ Chính phủ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Phát triển và phân phát sách và tài liệu • Hỗ trợ cho hội thảo
<p>Phát triển nguồn nhân lực thông qua các hội thảo về Văn hóa ATGT Phát triển tài liệu hướng dẫn giáo dục ATGT cho các lái xe chuyên nghiệp Tổ chức hội thảo, hội nghị cho các Giám đốc điều hành Cung cấp thông tin và tài liệu hữu ích Phát triển những Chỉ số đánh giá hoạt động chính</p>	<p>Quỹ tài trợ Địa phương Quỹ tài trợ Chính phủ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Phát triển và phân phát sách và tài liệu • Hỗ trợ cho hội thảo • Cử chuyên gia và giáo viên tập huấn
<p>Đẩy mạnh sự tham gia của cộng đồng Tổ chức hội thảo, hội nghị về các vấn đề liên quan đến ATGT cho cộng đồng Tổ chức hội thảo trao đổi biện pháp tăng tính an toàn trong cộng đồng Cung cấp giảng viên và chuyên gia Phát triển những Chỉ số đánh giá hoạt động chính</p>	<p>Địa phương Cộng đồng Cảnh sát Chính phủ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hỗ trợ cho hội thảo và hội nghị • Cử chuyên gia và giáo viên tập huấn • Phát triển và phân phát sách và tài liệu
<p>Xây dựng lòng tin và sự thống nhất trong cộng đồng Nghiên cứu để phát triển các sự kiện ATGT Hội thảo về các hướng dẫn cho người đi bộ Hội thảo về tập huấn cho người đi xe máy Hội thảo về tập huấn cho người lái xe buýt Phân phát tài liệu hướng dẫn giảng dạy và sổ tay Phát triển những Chỉ số đánh giá hoạt động chính</p>	<p>Quỹ tài trợ Địa phương Địa phương Quỹ tài trợ Chính phủ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nghiên cứu • Hỗ trợ cho hội thảo • Cử chuyên gia và giáo viên tập huấn • Phát triển và phân phát sách và tài liệu
<p>Nâng cao tiêu chuẩn ATGT thông qua tuyên truyền, thông tin Lập đường dây nóng, miễn phí cung cấp thông tin về giao thông Đài tiếng nói chuyên phát và nhận thông tin về giao thông Chiến dịch tuyên truyền cho người dân tại các trung tâm cộng đồng và trường đại học Tổ chức cuộc thi viết, vẽ, sáng tác khẩu hiệu Lập trung tâm khiếu nại và hòm thư thu thập ý kiến của người dân Phát triển những Chỉ số đánh giá hoạt động chính</p>	<p>Trung tâm thông tin Trung tâm thông tin Quỹ tài trợ Địa phương Địa phương Chính phủ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Đẩy mạnh chiến dịch tuyên truyền • Đẩy mạnh chiến dịch tuyên truyền
<p>Đẩy mạnh sự phối hợp giữa các ban ngành Tổ chức cuộc thi “Gia đình lái xe an toàn” Tổ chức thi người lái xe an toàn Tăng cường “Triển lãm/Hội chợ Văn hóa ATGT” Chuẩn bị và tổ chức “Diễn đàn ATGT” Phát triển những Chỉ số đánh giá hoạt động chính</p>	<p>Địa phương Quỹ tài trợ Quỹ tài trợ Địa phương Chính phủ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vận động & điều phối triển lãm, hội chợ, cuộc thi và xây dựng các chiến dịch cần thiết • Các chiến dịch cần thiết cho các chương trình trên • Cử chuyên gia

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3 THÀNH LẬP QUỸ TÀI TRỢ AN TOÀN GIAO THÔNG

Để Quỹ thực hiện thành công vai trò hỗ trợ phát triển ATGT nói riêng và sự bền vững của những ý tưởng ATGT nói chung, Quỹ cần xây dựng một cơ chế huy động vốn, có thể là nguồn vốn của nhà nước, sự ủng hộ của khu vực tư nhân hoặc doanh thu từ các hoạt động của Quỹ.

Để xác định phương án tối ưu nhất cho cơ chế của Quỹ, cần đánh giá kỹ lưỡng mô hình khả thi cho Quỹ, dựa trên vai trò được đề xuất.

3.1 Chính sách cơ bản

Để thành lập Quỹ, cần đảm bảo đạt được những điều kiện sau đây:

- (i) Đảm bảo việc thành lập và hoạt động của Quỹ là hợp pháp;
- (ii) Việc lựa chọn hình thức Quỹ phải phù hợp với mục tiêu, sứ mệnh và hoạt động của Quỹ tài trợ ATGT, một tổ chức chủ yếu phục vụ lợi ích của cộng đồng và những mục đích phi lợi nhuận khác;
- (iii) Phạm vi hoạt động của Quỹ phải phù hợp với khung chương trình ATGT tổng thể tại Việt Nam;
- (iv) Sự hoạt động và phát triển của Quỹ phải bền vững, hiệu quả và công khai (nguồn vốn sẵn có, hoạt động hiệu quả và lâu dài, nhiều chương trình hay, .v.v);
- (v) Quỹ phải là một quỹ mở, thu hút sự chú ý, tham gia và ủng hộ của các cá nhân, tổ chức, các cơ quan liên quan, cộng đồng trong nước và nước ngoài, cả về ý tưởng, chương trình và tài chính;
- (vi) Quá trình hoạt động của Quỹ sẽ đẩy mạnh sự tham gia của khu vực tư nhân và trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp.

3.2 Đánh giá, so sánh các loại hình Quỹ

1) Xác định các phương án lựa chọn

Theo luật pháp và thông lệ tại Việt Nam, có 4 phương án lựa chọn hình thức Quỹ tài trợ ATGT, gồm có (i) Quỹ Chính phủ; (ii) Quỹ từ thiện, (iii) Hiệp hội trong nước, (iv) Hiệp hội doanh nghiệp nước ngoài.

2) Quỹ do Chính phủ thành lập (Quỹ Chính phủ)

- (i) Đặc điểm

Hiện nay chưa có luật nào quy định quản lý việc thành lập, tổ chức và hoạt động của loại hình Quỹ Chính phủ. Theo đó, Quỹ này sẽ được thành lập dựa trên một quyết định của cấp có thẩm quyền như Chủ tịch nước hoặc Bộ trưởng của Bộ có liên quan, tùy theo từng trường hợp cụ thể;

Quỹ Chính phủ cần được thành lập, tổ chức như một cơ quan nhà nước và hoạt động như một cơ quan giúp việc cho Chính phủ trong phạm vi quyền hạn và lĩnh vực được giao. Theo đó, tất cả những vị trí chủ chốt của Quỹ do những thành viên trong Chính phủ nắm giữ và hầu như không có sự tham gia của khu vực tư nhân trong quá trình thành lập, quản lý của Quỹ;

Bộ máy quản lý và điều hành của Quỹ Chính phủ về cơ bản là tương tự với một cơ quan hành chính nhà nước;

- Toàn bộ vốn điều lệ của Quỹ Chính phủ được trích từ ngân sách nhà nước;
- Nguồn vốn bổ sung hàng năm được huy động từ:
 - Các loại phí thu, phí phạt, đền bù trích từ ngân sách nhà nước;
 - Tiền quyên góp, ủng hộ, đầu tư của các tổ chức trong nước, nước ngoài và các cá nhân khu vực tư nhân.
- Quỹ Chính phủ thường được miễn thuế.

(ii) Đánh giá

(1) Thuận lợi

- Quỹ Chính phủ chủ yếu hoạt động dựa trên chính sách của chính phủ, để đạt được mục tiêu chính.
- Quỹ tương đối dễ thành lập, do chỉ dựa trên một quyết định của cấp có thẩm quyền.
- Tổ chức nhân sự chủ yếu do chính phủ quyết định. Những vị trí chủ chốt do thành viên Chính phủ đảm nhiệm, do đó sẽ không tốn thời gian tìm và lựa chọn nhân sự.
- Nguồn tài chính của Quỹ Chính phủ mang tính bền vững, do lấy từ ngân sách hàng năm của nhà nước. Vì vậy, việc triển khai các chương trình và chiến dịch cũng mang tính ổn định do việc huy động vốn cho Quỹ không gặp rủi ro.
- Quỹ Chính phủ có thể huy động vốn ODA và những nguồn khác như: thuế, phí, .v.v. những khoản này thay đổi theo mức viện trợ của chính phủ.
- Những hoạt động của Quỹ Chính phủ thường được miễn thuế.

(2) Hạn chế

- Hầu như không có sự tham gia của khu vực tư nhân vào các quá trình thành lập và quản lý Quỹ Chính phủ. Điều này hạn chế khả năng vận động và thu hút ý tưởng của những cá nhân, doanh nghiệp tư nhân có kinh nghiệm, có tầm lòng và của xã hội như một tổng thể, trong quá trình vận hành và quản lý Quỹ.
- Những vị trí chủ chốt đều do thành viên chính phủ nắm giữ, họ thường là những người kiêm nhiệm nhiều vị trí tại những cơ quan khác nhau. Điều này hạn chế thời gian và sự tập trung, cống hiến của họ trong việc quản lý Quỹ và đặc biệt là các hoạt động cấp bách.
- Do Quỹ Chính phủ được thành lập dựa trên một quyết định của cơ quan có thẩm quyền, nói chung những hoạt động của Quỹ bị hạn chế trong quy mô những hoạt động của cơ quan đó, và thiếu tính linh động khi giải quyết những vấn đề xã hội mang tính cấp bách, cũng như thiếu tính năng động khi tự phát triển kế hoạch/ dự án.
- Quỹ Chính phủ thường bị động khi tìm và huy động sự quyên góp của khu

vực tư nhân, do có nguồn trợ cấp ổn định hàng năm trích từ ngân sách nhà nước. Tương tự, một lượng lớn các nguồn vốn từ khu vực tư nhân không được huy động có hiệu quả để hỗ trợ các hoạt động của Quỹ, tăng thêm gánh nặng cho ngân sách nhà nước.

3) Quỹ từ thiện

(i) Đặc điểm

Sự thành lập và quản lý Quỹ từ thiện không cần có ý kiến của chính phủ và Quỹ này cho phép sự tham gia của cộng đồng. Thông thường, Quỹ từ thiện được thành lập để phục vụ mục đích phát triển hoạt động văn hóa, giáo dục, y tế, đào tạo thể chất, thể thao, khoa học, từ thiện, các mục đích nhân đạo và phát triển cộng đồng, dựa trên nền tảng phi lợi nhuận.

Quỹ từ thiện có thể được cá nhân, doanh nghiệp tư nhân trong nước và nước ngoài quyên góp, hoặc có thể là tiền ủng hộ của Chính phủ hoặc vốn ODA.

(ii) Đánh giá

(1) Thuận lợi

- Về vấn đề huy động vốn cho Quỹ, do Quỹ mở cửa cho cả khu vực nhà nước và tư nhân, nên sẽ giảm bớt gánh nặng hỗ trợ các hoạt động ATGT cho ngân sách nhà nước.
- Về vấn đề hoạt động và điều hành, sự tham gia của những cá nhân và chuyên gia có trình độ từ khu vực tư nhân sẽ đảm bảo cho Quỹ triển khai các hoạt động về ATGT một cách năng động, sáng tạo và hiện đại.
- Quỹ từ thiện có bộ máy tổ chức cơ cấu hoạt động đáp ứng được mục tiêu và nhiệm vụ được giao theo từng thời kỳ.
- Quỹ có thể giải quyết các vấn đề xã hội cấp bách một cách linh động, thực tế và tự phát triển kế hoạch/ dự án.

(2) Hạn chế

- Trong bối cảnh khủng hoảng kinh tế toàn cầu còn tiếp tục kéo dài, việc kêu gọi thành viên sáng lập, tham gia và huy động vốn điều lệ cho Quỹ có thể sẽ gặp khó khăn.
- Những hoạt động của Quỹ từ thiện có thể không bền vững, do phụ thuộc lớn vào sự ủng hộ, quyên góp của các doanh nghiệp tư nhân và cá nhân, cùng với nguồn ngân sách nhà nước hạn chế.

4) Hiệp hội trong nước/ địa phương

(i) Đặc điểm

Hiệp hội trong nước hoặc địa phương là một tổ chức của công dân hoặc các tổ chức của Việt Nam có cùng ngành nghề, sở thích, giới tính hoặc những đặc điểm khác, và có chung mục đích, tình nguyện tham gia và cùng nhau thực hiện những hoạt động thường kỳ. Hiệp hội này không vì tư lợi, mà hoạt động với mục đích bảo vệ quyền và lợi ích chính đáng của hội viên, hỗ trợ lẫn nhau và cùng đóng góp vào

sự phát triển kinh tế- xã hội.

Hiệp hội này được tổ chức và điều hành phù hợp với điều lệ của hội, do cơ quan nhà nước có thẩm quyền thông qua và không trái với pháp luật Việt Nam.

Nguồn vốn điều lệ của hội được huy động từ sự quyên góp của những thành viên sáng lập và nguồn vốn bổ sung hàng năm được lấy từ phí hội viên và doanh thu từ các hoạt động kinh doanh và/hoặc dịch vụ, tiền ủng hộ, quyên góp và trong một số trường hợp, có thể được trích từ ngân sách nhà nước.

(ii) Đánh giá

(1) Thuận lợi

- Quá trình hình thành và hoạt động của Hiệp hội này không đòi hỏi phải có ý kiến của chính phủ và hội mở cửa cho các đối tượng.

(2) Khó khăn

- Vì mục đích chính của Hiệp hội này là tăng cường lợi ích của thành viên, không đảm bảo được là Hiệp hội sẽ thực hiện những chức năng và huy động vốn có hiệu quả.

5) Hiệp hội Doanh nghiệp nước ngoài

(i) Đặc điểm

Bất cứ doanh nghiệp nước ngoài nào đáp ứng đủ các điều kiện (i) được cấp giấy phép hoạt động kinh doanh, đầu tư và dịch vụ tại Việt Nam, bao gồm cả văn phòng đại diện của các công ty nước ngoài, chi nhánh ngân hàng thương mại nước ngoài và các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài tại Việt Nam và (ii) chấp hành nghiêm chỉnh những quy định về việc thành lập doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam, đều được phép thành lập Hiệp hội Doanh nghiệp nước ngoài.

Hiệp hội này được thành lập trên cơ sở tự nguyện, phi chính phủ, phi chính trị và phi lợi nhuận.

Mục đích chính của Hiệp hội là đẩy mạnh cơ hội kinh doanh cho các thành viên và phí thu từ các thành viên phù hợp với hoạt động hành chính tương ứng của doanh nghiệp.

(ii) Đánh giá

(1) Thuận lợi

- Việc thành lập và quản lý Hiệp hội không bắt buộc phải có ý kiến của chính phủ.

(2) Hạn chế

- Mặc dù vai trò của các đối tác Việt Nam trong khâu tổ chức và quản lý Hiệp hội là có hạn, các hoạt động ATGT vẫn cần có sự tham gia của các doanh nghiệp này.
- Mục đích chính của Hiệp hội là gia tăng lợi ích của các thành viên.

6) Kết luận

Để so sánh tính hiệu quả của bốn loại hình Quỹ trên, cần đánh giá trên tất cả các mặt sau:

- (i) Khả năng triển khai các chương trình cần thiết;
- (ii) Tính bền vững trong hoạt động của Quỹ và những dịch vụ cần thiết; và
- (iii) Sự chấp nhận của xã hội đối với các khu vực khác nhau trong quá trình triển khai các hoạt động ATGT.

Sử dụng hình thức đánh giá bằng cách tính điểm, Bảng 3.2.1 cho thấy Quỹ tài trợ và Quỹ Chính phủ có điểm cao nhất.

Bảng 3.2. 1 Đánh giá các hình thức Quỹ

	Năng lực	Tính bền vững	Sự chấp nhận của xã hội	Tổng
Quỹ Chính phủ	3	3	2	8
Quỹ từ thiện	3	2	3	8
Hiệp hội trong nước	1	2	2	5
Hiệp hội Doanh nghiệp nước ngoài	1	2	1	4

Ghi chú: Thang điểm đánh giá: 3: Tốt, 2: Trung bình, 1:Kém

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Tăng tính mở của Quỹ từ thiện đối với các khu vực khác nhau sẽ làm giảm gánh nặng tài chính cho chính phủ. Mặt khác, tính bền vững, một trong những điểm hạn chế của Quỹ từ thiện có thể được tăng cường thông qua sự ủng hộ của chính phủ và xã hội nói chung.

Do đó, hình thức Quỹ được đề xuất là Quỹ từ thiện.

4 CƠ SỞ, ĐIỀU KIỆN VÀ THỦ TỤC THÀNH LẬP QUỸ

Văn bản pháp quy làm cơ sở thành lập, điều hành quỹ.

- (i) Bộ luật Dân sự 2005 số 33/2005/QH11 do Quốc hội ban hành ngày 14 tháng 6 năm 2005
- (ii) Nghị định của Chính phủ số 148/2007/NĐ-CP ngày 25 tháng 9 năm 2007 về tổ chức, hoạt động của quỹ xã hội, quỹ từ thiện tại Việt Nam
- (iii) Quyết định của Bộ Tài chính số 10/2008/QĐ-BTC ngày 12 tháng 2 năm 2008 về việc ban hành quy chế quản lý tài chính quỹ xã hội, quỹ từ thiện.
- (iv) Thông tư của Bộ Nội vụ số 09/2008/TT-BNV ngày 31 tháng 12 năm 2008 hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định của Chính phủ số 148/2007/NĐ-CP ngày 25 tháng 9 năm 2007 về tổ chức, hoạt động của quỹ xã hội, quỹ từ thiện tại Việt Nam.

Theo các văn bản pháp quy nói trên, điều kiện và thủ tục thành lập quỹ như sau

4.1 Điều kiện thành lập quỹ

1) Sáng lập viên thành lập quỹ phải có đủ điều kiện sau đây

- (i) Công dân Việt Nam đủ 18 tuổi trở lên, có đủ năng lực hành vi dân sự được thành lập quỹ;
- (ii) Tổ chức của Việt Nam, doanh nghiệp liên doanh và doanh nghiệp có 100% vốn đầu tư nước ngoài được thành lập hợp pháp tại Việt Nam, có khả năng đóng góp tài sản cho quỹ theo cam kết, được ban lãnh đạo tổ chức, doanh nghiệp nhất trí thành lập quỹ bằng văn bản và quyết định cử người đại diện đứng ra lập quỹ;
- (iii) Cá nhân, tổ chức được thừa kế theo di chúc mà có nghĩa vụ thực hiện yêu cầu lập quỹ của người để lại tài sản hoặc yêu cầu của người hiến tặng tài sản thông qua hợp đồng để lập quỹ thì được đại diện đứng ra lập quỹ;
- (iv) Cá nhân, tổ chức nước ngoài được góp tài sản với cá nhân, tổ chức Việt Nam để thành lập quỹ ở Việt Nam.

Lưu ý: Quỹ có từ 2 (hai) sáng lập viên trở lên thì các sáng lập viên phải thành lập Ban sáng lập quỹ; Ban sáng lập quỹ bao gồm Trưởng ban, Phó Trưởng ban và các sáng lập viên.

2) Điều kiện thành lập quỹ

Quỹ được thành lập trên cơ sở đáp ứng các điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định trên cơ sở giấy phép thành lập và có điều lệ được công nhận theo quy định tại Nghị định số 148 và các văn bản pháp quy liên quan.

- (i) Có mục đích hoạt động theo quy định tại Điều 2 Nghị định 148;
- (ii) Có cam kết đóng góp tài sản của cá nhân, tổ chức là sáng lập viên;
 - (1) Tài sản tối thiểu ban đầu được quy ra bằng tiền Đồng Việt Nam, quy định như sau:
 - Quỹ hoạt động trong phạm vi cấp xã: 50.000.000,00đ (năm mươi triệu đồng);
 - Quỹ hoạt động trong phạm vi cấp huyện: 100.000.000,00đ (một trăm triệu đồng);
 - Quỹ hoạt động trong phạm vi cấp tỉnh: 500.000.000,00đ (năm trăm triệu đồng);
 - Quỹ hoạt động trong phạm vi toàn quốc: 2.000.000.000,00đ (hai tỷ đồng).
 - (2) Tài sản tối thiểu ban đầu được quy ra bằng tiền Đồng Việt Nam đối với quỹ của các doanh nghiệp liên doanh, doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài và quỹ có góp vốn của cá nhân, tổ chức nước ngoài với cá nhân, tổ chức Việt Nam được quy định như sau:
 - Hoạt động trong phạm vi cấp xã: 1.000.000.000,00đ (một tỷ đồng);
 - Hoạt động trong phạm vi cấp huyện: 2.000.000.000,00đ (hai tỷ đồng);
 - Hoạt động trong phạm vi cấp tỉnh: 5.000.000.000,00đ (năm tỷ đồng);

- Hoạt động trong phạm vi toàn quốc: 10.000.000.000,00đ (mười tỷ đồng)..

(iii) Có Điều lệ, cơ cấu tổ chức phù hợp với các quy định tại Nghị định 148 và quy định của pháp luật có liên quan; và

(iv) Có trụ sở giao dịch.

3) Báo cáo quỹ đủ điều kiện hoạt động

Để hoạt động, Quỹ phải hội đủ các điều kiện sau:

(i) Được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép thành lập và công nhận điều lệ (có thể là Bộ Nội vụ hoặc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và cấp huyện, tùy trường hợp cụ thể;

(ii) Báo cáo kèm theo xác nhận của ngân hàng, kho bạc về chứng từ, hóa đơn chứng minh quỹ đã góp đủ tài sản tối thiểu theo cam kết và xác nhận của Hội đồng quản lý quỹ đối với tài sản khác đã cam kết đóng góp của các sáng lập viên;

(iii) Có trụ sở giao dịch;

(iv) Đã công bố về việc thành lập quỹ trên 3 (ba) số báo viết, báo điện tử liên tiếp ở Trung ương đối với các quỹ được Bộ Nội vụ cho phép thành lập; báo viết, báo điện tử cấp tỉnh đối với quỹ được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, cấp huyện cho phép thành lập.

4.2 Thủ tục thành lập quỹ

1) Hồ sơ đề nghị thành lập quỹ

Hồ sơ thành lập quỹ bao gồm các tài liệu sau:

(i) Đơn đề nghị thành lập quỹ;

(ii) Dự thảo Điều lệ quỹ;

(iii) Đề án thành lập và hoạt động của quỹ;

(iv) Cam kết có trụ sở chính của quỹ;

(v) Cam kết về tài sản đóng góp để thành lập quỹ;

(vi) Tư cách sáng lập viên:

- Đối với sáng lập viên cá nhân là công dân Việt Nam phải có: lý lịch tư pháp; cam kết đóng góp tài sản, tài chính để thành lập quỹ;
- Đối với sáng lập viên là người nước ngoài phải có: lý lịch có xác nhận của cơ quan có thẩm quyền của nước người đó mang quốc tịch; cam kết góp tài sản, tài chính của cá nhân người nước ngoài đó cho cá nhân, tổ chức Việt Nam để tham gia thành lập quỹ; cam kết thực hiện nghiêm chỉnh pháp luật Việt Nam và mục tiêu hoạt động của quỹ;
- Đối với sáng lập viên là tổ chức của Việt Nam phải có: tên và địa chỉ của tổ chức; nghị quyết của Ban Lãnh đạo tổ chức về việc tham gia thành lập quỹ kèm theo Quyết định về số tài sản đóng góp thành lập quỹ, Điều lệ của tổ chức, Quyết định cử đại diện tham gia hoặc là sáng lập viên thành lập quỹ;

- Đối với sáng lập viên là tổ chức nước ngoài phải có: tên đầy đủ và địa chỉ trụ sở chính của tổ chức; Điều lệ của tổ chức; có cam kết góp tài sản, chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật của Việt Nam và mục tiêu hoạt động của quỹ; lý lịch người đại diện của tổ chức tham gia quỹ có xác nhận của tổ chức.

(vii) Quỹ được thành lập theo di chúc hoặc hợp đồng uỷ quyền của tổ chức, cá nhân: bản sao di chúc, hợp đồng uỷ quyền có công chứng.

2) Thẩm quyền cho phép thành lập và quy định về thời gian xử lý hồ sơ

(i) Thẩm quyền cấp giấy phép thành lập quỹ:

- Bộ trưởng Bộ Nội vụ có thẩm quyền quy định tại Điều này đối với: Quỹ có phạm vi hoạt động toàn quốc hoặc liên tỉnh; Quỹ do tổ chức, cá nhân nước ngoài tham gia thành lập;
- Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có thẩm quyền quy định tại Điều này đối với quỹ có phạm vi hoạt động tại tỉnh hoặc liên huyện;
- Căn cứ điều kiện cụ thể, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có thể ủy quyền cho Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp huyện quyết định cho phép thành lập.

(ii) Quy định về thời gian

Tối đa 60 ngày, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, Bộ Nội vụ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh hoặc Ủy ban nhân dân cấp huyện có trách nhiệm cấp giấy phép thành lập quỹ và công nhận Điều lệ quỹ; trường hợp không cấp giấy phép thành lập và công nhận Điều lệ quỹ phải có văn bản trả lời và nêu rõ lý do.

Trong thời hạn 12 tháng, kể từ ngày được cấp giấy phép thành lập, quỹ không hoạt động, giấy phép thành lập hết hiệu lực. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp giấy phép thành lập quỹ ra quyết định thu hồi giấy phép thành lập.

4.3 Quyền hạn và nghĩa vụ của quỹ

- (i) Tổ chức, hoạt động theo Điều lệ đã được công nhận và các quy định của pháp luật có liên quan của Việt Nam;
- (ii) Trong quá trình hoạt động, quỹ hoạt động thuộc lĩnh vực nào phải chịu sự quản lý nhà nước của cơ quan quản lý nhà nước về ngành, lĩnh vực đó;
- (iii) Vận động quyên góp, vận động tài trợ cho quỹ; tiếp nhận tài sản do các cá nhân, tổ chức trong nước và ngoài nước theo đúng tôn chỉ, mục đích của quỹ và theo quy định của pháp luật;
- (iv) Thực hiện tài trợ đúng theo sự ủy quyền của cá nhân, tổ chức đã uỷ quyền và đúng tôn chỉ, mục đích của quỹ;
- (v) Được tổ chức các dịch vụ và các hoạt động khác theo quy định của pháp luật để bảo tồn và tăng trưởng tài sản quỹ;
- (vi) Toàn bộ tiền và tài sản huy động vào quỹ phải sử dụng đúng mục đích, đối tượng:
 - Đối với khoản tài trợ, quyên góp, ủng hộ khắc phục hậu quả lũ lụt, thiên tai, cứu trợ khẩn cấp phải thực hiện đầy đủ 100% ngay sau khi nhận được tiền và tài sản;

- Đối với các khoản tài trợ có mục đích, mục tiêu phải thực hiện đúng theo yêu cầu của nhà tài trợ; và
 - Đối với nguồn huy động không thuộc khoản a, b, điều này thì phải đảm bảo giải ngân tối thiểu 70% (bảy mươi phần trăm) nguồn vốn huy động được trong năm tài chính.
- (vii) Quỹ được thành lập từ các nguồn tài sản hiến tặng hoặc theo hợp đồng, di chúc mà không tổ chức quyên góp và nhận tài trợ thì hàng năm phải dành tối thiểu 5% (năm phần trăm) tổng số tài sản để tài trợ cho các chương trình, dự án phù hợp với mục đích hoạt động của quỹ;
- (viii) Lưu trữ và công khai hồ sơ, các chứng từ, tài liệu về tài sản, tài chính của quỹ; nghị quyết, biên bản về các hoạt động của quỹ theo quy định của pháp luật;
- (ix) Sử dụng tài sản, tài chính theo đúng tôn chỉ, mục đích của quỹ; nộp thuế, phí, lệ phí và thực hiện chế độ kế toán, kiểm toán, thống kê theo quy định của pháp luật Việt Nam;
- (x) Được quyền khiếu nại, tố cáo theo quy định của pháp luật và chịu sự thanh tra, kiểm tra, giám sát của cơ quan nhà nước, của tổ chức, cá nhân tài trợ và của cộng đồng theo quy định của pháp luật;
- (xi) Hàng năm quỹ phải nộp báo cáo về tình hình tổ chức, hoạt động và báo cáo tài chính cho cơ quan cho phép thành lập và công nhận Điều lệ quỹ, cơ quan quản lý nhà nước về tài chính cùng cấp và thực hiện công khai các khoản đóng góp của quỹ trước ngày 31 tháng 3 năm sau;
- (xii) Khi có thay đổi về trụ sở làm việc và nhân sự Chủ tịch, Giám đốc và Kế toán trưởng, quỹ phải báo cáo cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép thành lập quỹ. Khi sửa đổi Điều lệ phải được cơ quan nhà nước cho phép thành lập quỹ công nhận; và
- (xiii) Thực hiện các quyền và nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.

4.4 Tổ chức và quản lý quỹ

Cơ cấu tổ chức và quản lý quỹ gồm: (1) Hội đồng quản lý quỹ; (2) Giám đốc quỹ; (3) Ban Kiểm soát quỹ.

1) Hội đồng quản lý quỹ

- (i) Hội đồng quản lý quỹ có tối thiểu 3 (ba) thành viên do sáng lập viên đề cử. Nhiệm kỳ Hội đồng quản lý quỹ không quá 5 (năm) năm. Hội đồng quản lý quỹ gồm Chủ tịch, Phó Chủ tịch và các thành viên.
- (ii) Hội đồng quản lý quỹ có các nhiệm vụ, quyền hạn như luật định.
- (iii) Hội đồng quản lý quỹ làm việc theo chế độ tập thể; quy chế làm việc của Hội đồng quỹ được quy định trong Điều lệ quỹ.
- (iv) Chủ tịch Hội đồng quản lý quỹ là công dân Việt Nam và do các thành viên Hội đồng quản lý quỹ bầu với số phiếu quá nửa số thành viên; nhiệm kỳ Chủ tịch quỹ

cùng nhiệm kỳ Hội đồng quản lý quỹ. Chủ tịch chủ trì các cuộc họp của Hội đồng quản lý quỹ, điều hành việc triển khai nghị quyết các cuộc họp của Hội đồng.

Trong trường hợp người nước ngoài có nhiều đóng góp cho hoạt động quỹ, được các thành viên Hội đồng quản lý quỹ nhất trí với số phiếu quá bán, được tôn vinh làm Chủ tịch danh dự của quỹ.

2) Giám đốc quỹ

- (i) Giám đốc quỹ là công dân Việt Nam và do Chủ tịch Hội đồng quản lý quỹ bổ nhiệm theo quyết định của Hội đồng quản lý quỹ; nhiệm kỳ Giám đốc quỹ không quá 5 (năm) năm. Giám đốc quỹ là người đại diện trước pháp luật của quỹ, chịu trách nhiệm về mọi hoạt động của quỹ.
- (ii) Quyền hạn và trách nhiệm của Giám đốc quỹ gồm:
 - Điều hành và quản lý các hoạt động của quỹ;
 - Chấp hành các định mức chi tiêu của quỹ theo đúng nghị quyết của Hội đồng quản lý, Điều lệ quỹ và các quy định của pháp luật.

3) Ban Kiểm soát quỹ

- (i) Quỹ phải có Ban kiểm soát. Ban kiểm soát quỹ có ít nhất 3 (ba) thành viên gồm: Trưởng ban, Phó Trưởng ban và ủy viên. Chủ tịch Hội đồng quản lý quỹ thành lập Ban kiểm soát và bổ nhiệm các thành viên theo đề nghị của Hội đồng quản lý quỹ. Đối với quỹ có kinh phí hoạt động dưới 100.000.000 đồng/năm (một trăm triệu đồng/năm) thì Hội đồng quản lý thực hiện chức năng kiểm soát quỹ.
- (ii) Ban kiểm soát quỹ hoạt động độc lập và có nhiệm vụ sau đây:
 - Kiểm tra, giám sát hoạt động của quỹ theo Điều lệ và các quy định của pháp luật;
 - Báo cáo, kiến nghị với Hội đồng quản lý quỹ về kết quả kiểm tra, giám sát và tình hình tài chính của quỹ.

4.5 Tài sản và tài chính của quỹ

1) Nguồn thu của quỹ

Quỹ có thể huy động tài chính từ các nguồn sau:

- (i) Đóng góp tự nguyện, tài trợ hợp pháp của cá nhân, tổ chức ở trong nước và nước ngoài.
- (ii) Thu từ hoạt động cung cấp dịch vụ hoặc từ các hoạt động khác theo quy định của pháp luật Việt Nam.
- (iii) Nguồn hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để thực hiện nhiệm vụ được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao.
- (iv) Các khoản thu hợp pháp khác (nếu có).

2) Sử dụng quỹ

- (i) Tài trợ cho các chương trình, các đề án nhằm mục đích nhân đạo, từ thiện, khuyến khích phát triển văn hoá, giáo dục, y tế, thể dục, thể thao, khoa học và các mục đích xã hội khác vì sự phát triển cộng đồng theo Điều lệ quỹ;
- (ii) Tài trợ theo sự ủy nhiệm của cá nhân, tổ chức và thực hiện các dự án tài trợ có địa chỉ theo quy định của pháp luật;
- (iii) Chi thực hiện nhiệm vụ Nhà nước giao;
- (iv) Chi cho hoạt động quản lý quỹ;
- (v) Được sử dụng tiền nhàn rỗi của quỹ để mua trái phiếu hoặc gửi tiết kiệm.

4.6 Quy định về thuế

1) Thuế đánh vào nguồn thu của quỹ

Các khoản đóng góp do cá nhân, tổ chức hợp pháp trong và ngoài nước đóng góp tự nguyện thì không phải chịu thuế nếu các khoản đóng góp đó được sử dụng đúng tôn chỉ mục đích đã đăng ký. Trong trường hợp các khoản đóng góp bị sử dụng sai mục đích thì phải chịu thuế thu nhập 25%.

Mặt khác, đối với các khoản thu nhập thu được từ các hoạt động hoặc dịch vụ mà quỹ cung ứng; pháp luật hiện hành vẫn chưa quy định rõ việc các khoản thu đó có phải chịu thuế hay không.

Kinh phí do nhà nước hỗ trợ thực hiện các nhiệm vụ nhà nước giao thì sẽ không phải chịu thuế.

Thu nhập từ lãi suất hoặc tiết kiệm: pháp luật hiện hành vẫn chưa quy định rõ việc các khoản thu đó có phải chịu thuế hay không.

Thu nhập từ lãi suất trái phiếu chính phủ hiện vẫn chưa chịu thuế thu nhập.

2) Thuế đối với các khoản quyên góp

Trong trường hợp nhà tài trợ là doanh nghiệp: Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp quy định các khoản quyên góp doanh nghiệp thực hiện đối với một số lĩnh vực thì sẽ coi là khoản chi có thể tính toán chịu thuế thu nhập doanh nghiệp, hiện vẫn chưa rõ an toàn giao thông có nằm trong lĩnh vực mà khoản đóng góp phải chịu thuế thu nhập doanh nghiệp như trên hay không. Đây vẫn là vấn đề cần làm rõ.

Trong trường hợp nhà tài trợ là cá nhân: khoản đóng góp hợp lệ và tự nguyện sẽ được khấu trừ khi tính thuế thu nhập đối với cá nhân đó.

5 CHƯƠNG TRÌNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA QUỸ TÀI TRỢ ATGT

Mặc dù ở giai đoạn này, rất khó để ước tính chi phí và doanh thu của Quỹ, những những hoạt động khả thi, dựa trên mục tiêu và mục đích bước đầu được thảo luận trong những mục sau.

5.1 Nâng cao ý thức và kiến thức của mọi người

1) Phát triển Sổ tay ATGT

Hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Xuất bản định kỳ Sổ tay ATGT (có thể từ 3-5 năm). ▫ Phân phát (có thu phí) Sổ tay ATGT cho những cán bộ có liên quan và những người tham dự hội thảo.
Chi phí cho chương trình	1,7 triệu USD
Chi phí của Quỹ	1,7 triệu USD (bao gồm chi phí in và phân phát)
Doanh thu	1,7 triệu USD x 30% = 0,5 triệu USD (Bán Sổ tay ATGT trong các hội thảo, hội nghị)
<p>Ghi chú: Tổng chi phí dự tính 5 năm trong phần này tương tự với dự tính trong Kế hoạch hành động chương trình phát triển văn hóa ATGT. Do đó, cả chi phí và doanh thu dự tính đều được tính cho giai đoạn 5 năm. Chi phí và doanh thu cụ thể được ước tính trong nghiên cứu này.</p>	

2) Tổ chức hội thảo, hội nghị trên toàn quốc

Hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Tổ chức hội thảo và hội nghị tại những khu vực thí điểm được lựa chọn. ▫ Hỗ trợ kỹ thuật bằng việc phát triển quy mô và phương pháp tổ chức hội thảo, hội nghị, giới thiệu chuyên gia và cung cấp các tài liệu cần thiết để thực hiện.
Chi phí cho chương trình	3,5 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,72 triệu USD <ul style="list-style-type: none"> ▫ Hỗ trợ hội thảo: 0,68 triệu USD (3,4 triệu USD x 20%) ▫ Phát triển mô hình thí điểm: 1% (0,4 triệu USD)
Doanh thu	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Từ việc phát triển mô hình thí điểm: Không ▫ Từ cộng đồng địa phương: Không ▫ Phí thu từ người tham dự: Chi phí (0,62 triệu USD x 50%=0,31 triệu USD)

3) Cung cấp thông tin và tài liệu hữu ích về ATGT đường bộ và lái xe an toàn

Hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Phát triển tài liệu hướng dẫn, áp phích, bài thuyết trình nghe nhìn, trang web, v.v. ▫ Phân phát tài liệu hướng dẫn trên toàn quốc theo yêu cầu.
Chi phí cho chương trình	2,3 triệu USD
Chi phí của Quỹ	2,3 triệu USD
Doanh thu	2,3 triệu USD x 10% = 0,23 triệu USD (10% phí phát triển tài liệu)

5.2 Phát triển nguồn nhân lực

1) Phát triển tài liệu hướng dẫn giáo dục ATGT và sổ tay ATGT cho các đối tượng khác nhau

Hoạt động	Phát triển tài liệu hướng dẫn giáo dục/sổ tay và những tài liệu, thông tin cần thiết khác như video, v.v. dành cho cộng đồng địa phương và những nhóm có nguy cơ cao như thanh niên và lái xe chuyên nghiệp.
Chi phí cho chương trình	0,5 triệu USD Tài liệu tương tự như phần trên, thêm tài liệu cho tài xế chuyên nghiệp xe buýt, xe tải và taxi.
Chi phí của Quỹ	0,5 triệu USD <ul style="list-style-type: none"> ▫ Phát triển video: 0,1 triệu USD ▫ Phát triển tài liệu hướng dẫn cho tài xế chuyên nghiệp: 0,4 triệu USD
Doanh thu	0,4 triệu USD (Bán tài liệu hướng dẫn cho lái xe chuyên nghiệp)

2) Tổ chức hội thảo, hội nghị với chương trình huấn luyện cho các Giám đốc điều hành ở cấp cơ sở

Hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo và hội nghị: xây dựng chương trình, cung cấp tài liệu và thiết bị cần thiết như: máy mô phỏng lái xe, giới thiệu chuyên gia và người hướng dẫn. ▫ Tổ chức hội thảo tập huấn ATGT cho lái xe chuyên nghiệp và giáo viên trường dạy lái xe.
Chi phí cho chương trình	2,0 triệu USD + 1,5 triệu USD = 3,5 triệu USD
Chi phí của Quỹ	1,11 triệu USD <ul style="list-style-type: none"> ▫ Mua máy mô phỏng lái xe: 0,01 triệu USD ▫ Hỗ trợ hội thảo và hội nghị: 1,0 triệu USD (3,5 triệu USD x 30%) ▫ Tổ chức tập huấn ATGT: 20 USD /người x 5,000 người = 0,10 triệu USD
Doanh thu	0,75 triệu USD <ul style="list-style-type: none"> ▫ Phí hội thảo cho Giám đốc điều hành: 2,0 triệu USD x 30% = 0,6 triệu USD ▫ Phí tập huấn ATGT: 0,15 triệu USD

5.3 Đẩy mạnh sự tham gia của cộng đồng vào việc phát triển mạng lưới

1) Chuẩn bị hội thảo và hội nghị về những vấn đề ATGT cho cộng đồng

Hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo, kèm tập huấn về phương pháp tăng cường an toàn tại khu vực cư trú, dưới hình thức chuyên gia tư vấn phương thức tổ chức hội thảo kèm tập huấn, phân phát tài liệu hướng dẫn giáo dục ATGT và sổ tay, giới thiệu chuyên gia hoặc người hướng dẫn. ▫ Phát triển mô hình “Câu lạc bộ Văn hóa ATGT” và chia sẻ kinh nghiệm giữa những người trong cùng một khu vực.
Chi phí cho chương trình	0,87 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,87 triệu USD <ul style="list-style-type: none"> ▫ Chuẩn bị điều kiện ATGT ở cộng đồng: 0,2 triệu USD (0,01 triệu USD /cộng đồng x 20) ▫ Hỗ trợ hội thảo: 0,17 triệu USD (0,87 triệu USD x 20%) ▫ Phát triển mô hình Câu lạc bộ Văn hóa ATGT: 0,20 triệu USD
Doanh thu	Không

2) Tổ chức hội thảo về phương pháp xây dựng cộng đồng an toàn hơn

Hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Giới thiệu chuyên gia tư vấn cho chính quyền địa phương về phương pháp xây dựng và tổ chức hội thảo. ▫ Cung cấp tài liệu ATGT và tài liệu khác.
Chi phí cho chương trình	0,86 triệu USD + 0,5 triệu USD = 1,36 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,84 triệu USD <ul style="list-style-type: none"> ▫ Hỗ trợ hội thảo: 0,34 triệu USD (0,86 triệu USD x 40%) ▫ Chi phí phân phát tài liệu: 0,5 triệu USD
Doanh thu	Không

3) Giới thiệu chuyên gia và người hướng dẫn

Hoạt động	Mời chuyên gia và hướng dẫn viên từ Học viện Cảnh sát Nhân dân tham gia hội thảo và hội nghị có liên quan.
Chi phí cho chương trình	0,5 Triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,5 Triệu USD
Doanh thu	Không

5.4 Xây dựng lòng tin và sự đồng thuận của cộng đồng bằng việc ưu tiên những vấn đề về khu vực an toàn và tham gia giao thông an toàn hơn

1) Nghiên cứu về Phát triển Kịch bản ATGT

Hoạt động	Nghiên cứu để phát triển các kịch bản ATGT để tăng cường các hoạt động có sự tham gia của cộng đồng và chuyển thành tài liệu để tuyên truyền trên thông tin đại chúng.
Chi phí cho chương trình	1,1 triệu USD
Chi phí của Quỹ	1,1 triệu USD <ul style="list-style-type: none"> ▫ Phát triển nội dung và sử dụng các phương tiện truyền thông
Doanh thu	Không

2) Hội thảo về Hướng dẫn người đi bộ

Hoạt động	Hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo bằng việc thiết kế chương trình và cung cấp tài liệu giáo dục
Chi phí cho chương trình	0,9 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,27 triệu USD Hỗ trợ hội thảo: 0,27 triệu USD (0,9 triệu USD x 30%)
Doanh thu	Không

3) Hội thảo tập huấn cho người lái xe máy

Hoạt động	Hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo bằng việc thiết kế chương trình và cung cấp tài liệu tập huấn
Chi phí cho chương trình	1 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,3 triệu USD Hỗ trợ hội thảo: 0,3 triệu USD (1 triệu USD x 30%)
Doanh thu	Không

4) Hội thảo tập huấn cho lái xe buýt

Hoạt động	Hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo bằng việc thiết kế chương trình, cung cấp tài liệu tập huấn và giới thiệu chuyên gia
Chi phí cho chương trình	1 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,4 triệu USD <ul style="list-style-type: none"> ▫ Hỗ trợ hội thảo: 0,2 triệu USD (1 triệu USD x 20%) ▫ Cung cấp tài liệu: 1 triệu USD x 10% = 0,1 triệu USD ▫ Hỗ trợ kỹ thuật: 1 triệu USD x 10% = 0,1 triệu USD
Doanh thu	0,03 triệu USD Phí tập huấn: 15 USD /người x 2,000 người = 0,03 Triệu USD

5.5 Phát triển/ Nâng cao tiêu chuẩn ATGT

1) Chiến dịch quan hệ công chúng sử dụng tại các trung tâm cộng đồng hoặc trường đại học

Hoạt động	Phát triển nội dung chương trình quan hệ công chúng, hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo, cung cấp nội dung chương trình và giới thiệu chuyên gia
Chi phí cho chương trình	0,8 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,44 triệu USD <ul style="list-style-type: none"> ▫ Phát triển nội dung: 0,2 triệu USD ▫ Hỗ trợ hội thảo: 0,24 triệu USD (0,8 triệu USD x 30%)
Doanh thu	Không

2) Tổ chức Cuộc thi viết, vẽ và sáng tác khẩu hiệu

Hoạt động	Hỗ trợ cộng đồng tổ chức các cuộc thi, phối hợp với các cơ quan báo đài địa phương bằng việc giới thiệu chuyên gia và/hoặc chia sẻ kinh nghiệm kỹ thuật cho chương trình
Chi phí cho chương trình	1,2 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,24 triệu USD Hỗ trợ cộng đồng: 0,24 triệu USD (1,2 triệu USD x 20%)
Doanh thu	Không

5.6 Đẩy mạnh sự phối hợp và trách nhiệm giữa các ban ngành liên quan

1) Cuộc thi Gia đình lái xe an toàn, bắt đầu bằng diễu hành trên những tuyến phố lớn

Hoạt động	Xin ý kiến tổ chức diễu hành trên những tuyến phố lớn, phối hợp với Bộ CA, Bộ GTVT và khu vực tư nhân
Chi phí cho chương trình	0,65 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,65 triệu USD
Doanh thu	Không. Nguồn tiền do khu vực tư nhân quyên góp và trợ cấp của chính phủ không mang tính bền vững.

2) Tổ chức “Cuộc thi lái xe giỏi”

Hoạt động	Tổ chức chiến dịch tuyên truyền về cuộc thi lái xe, tập trung vào hành vi và kỹ năng lái xe an toàn.
Chi phí cho chương trình	0,65 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,65 triệu USD
Doanh thu	Không. Chi phí trao giải thưởng cho lái xe xuất sắc nhất được vận động từ các doanh nghiệp tư nhân.

3) Tổ chức Hội chợ/Triển lãm Văn hóa ATGT

Hoạt động	Tổ chức định kỳ hội chợ/triển lãm, là nơi khu vực công giới thiệu các vấn đề về ATGT và khu vực tư nhân giới thiệu các tài liệu hoặc dịch vụ có liên quan.
Chi phí cho chương trình	0,95 triệu USD
Chi phí của Quỹ	0,95 triệu USD
Doanh thu	0,95 triệu USD Quỹ bố trí địa điểm và thu phí của khách tham quan để trang trải chi phí.

4) Tổ chức “Diễn đàn ATGT”

Hoạt động	Hỗ trợ các cơ quan địa phương tổ chức diễn đàn bằng cách cung cấp đầu vào kỹ thuật, phương pháp tổ chức diễn đàn và giới thiệu chuyên gia.
Chi phí cho chương trình	0,75 triệu USD
Chi phí của Quỹ	Hỗ trợ diễn đàn: 0,08 triệu USD (0,75 triệu USD x 10%)
Doanh thu	Không

5.7 Chi phí và doanh thu từ các hoạt động

Bảng 5.7.1 là bảng cân đối thu, chi từ những hoạt động đề xuất cho Quỹ tài trợ.

Bảng 5.7. 1 Chi phí và Doanh thu của Quỹ

Đơn vị: Triệu USD

Chương trình	Chi phí	Doanh thu	Số dư
Nâng cao nhận thức của mọi người	5,80	1,04	▲4,76
Phát triển nguồn nhân lực	1,61	1,15	▲0,46
Đẩy mạnh sự tham gia của cộng đồng	1,73	0,00	▲1,73
Xây dựng lòng tin và sự đồng thuận	2,07	0,03	▲2,04
Nâng cao tiêu chuẩn ATGT	0,88	0,00	▲0,88
Đẩy mạnh sự phối hợp và trách nhiệm của các ban ngành liên quan	3,00	0,95	▲2,05
Tổng	15,09	3,17	▲11,92

Bảng trên xác định khoản tiền thiếu hụt là 11,92 triệu USD cho chương trình hành động 5 năm, tương đương với 2,38 triệu USD/năm.

Để đạt được sự cân đối trong thu và chi, nhất thiết phải có những hoạt động gây lợi

nhuận, hoặc đề xuất chính phủ trợ cấp cho những hoạt động không có khoản thu. Nếu không, khả năng tài chính như trên sẽ làm hạn chế kế hoạch hoạt động.

5.8 Chức năng của Quỹ dựa trên chương trình hoạt động đã đề xuất

Chương trình hoạt động của Quỹ được đề xuất trên cơ sở chương trình phát triển văn hóa ATGT. Những hoạt động này có thể được phân loại dựa trên việc tổ chức và chức năng của Quỹ như sau:

- (i) Xuất bản: Phát triển, in ấn và phân phát sổ tay, bài thuyết trình nghe nhìn, áp phích, và các tài liệu khác
- (ii) Hội thảo: Tổ chức, sắp xếp và hỗ trợ cộng đồng trong những hội thảo, hội nghị và diễn đàn khác nhau
- (iii) Tập huấn: Tổ chức, sắp xếp và hỗ trợ cộng đồng tập huấn cho lái xe, giáo viên và người phụ trách từng khu vực, với đầy đủ những thiết bị tập huấn cần thiết (như máy mô phỏng lái xe)
- (iv) Quan hệ công chúng: Phát triển nội dung và tài liệu, phối hợp và đẩy mạnh tuyên truyền trên phương tiện thông tin đại chúng
- (v) Triển lãm và Cuộc thi: Thiết kế và đẩy mạnh các hội chợ/triển lãm và các cuộc thi

6 KHUÔN KHỔ TÀI CHÍNH CỦA QUỸ

6.1 Cơ cấu cơ bản

Vì Quỹ được đề xuất thành lập về bản chất là cho các hoạt động từ thiện, nên mọi hoạt động của nó cần hướng về lợi ích của công chúng, là các đối tượng thụ hưởng, bằng các hoạt động để tăng cường trật tự an toàn giao thông ở Việt Nam.

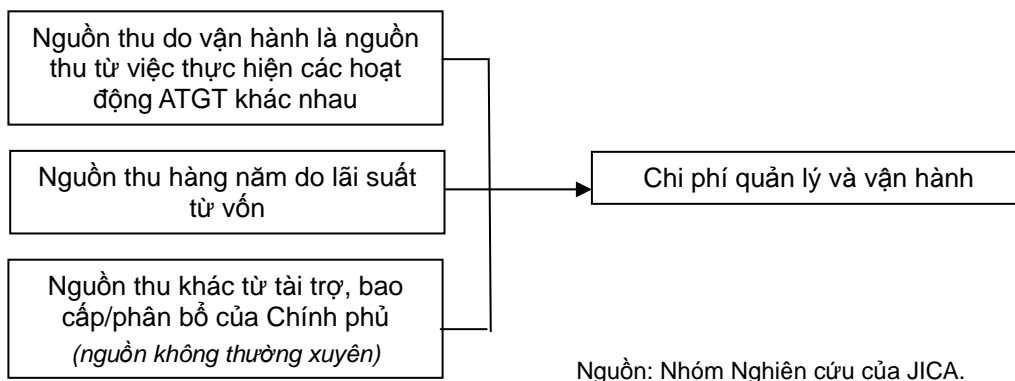
Nghị định 148(No.177/1999/ND-CP) quy định rằng các quỹ từ thiện được thành lập không vì mục tiêu lợi nhuận, nhưng điều đó không hạn chế Quỹ tự bù đắp các chi phí của mình và nếu có thể, tự kiếm nguồn thu từ các hoạt động của mình. Nếu không có lợi nhuận hay nguồn thu, Quỹ sẽ không bền vững vì sự hạn chế của nguồn lực.

Do vậy, để duy trì sự cân đối giữa bản chất từ thiện của Quỹ và đồng thời với nhu cầu của hoạt động có thu để chúng được bền vững, Quỹ sẽ không thực hiện các hoạt động sinh lời thuần túy, nhưng sẽ bảo đảm bù đắp mọi chi phí và nguồn thu do vận hành của Quỹ sẽ bù đắp được cho các hoạt động ATGT khác.

Hơn nữa, để tăng khả năng bền vững, cần tạo ra mức lợi nhuận chấp nhận được để đáp ứng mọi chi phí quản lý và hoạt động.

Hình 6.1.1 minh họa luồng tiền trong quá trình thu chi của Quỹ.

Hình 6.1. 1 Luồng tiền trong quá trình thu chi của Quỹ

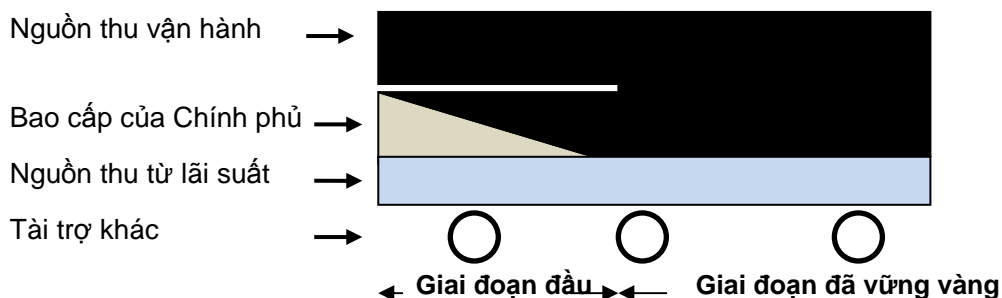


Việc Quỹ có thể tự đảm bảo nguồn thu thông qua hoạt động vận hành thông thường là điều lý tưởng. Tuy nhiên, mô hình trên thì thiếu tính bền vững vì ngân sách của Quỹ sẽ ngày một giảm do việc tài trợ các hoạt động đảm bảo an toàn giao thông trong xã hội mà nhu cầu ngày càng tăng cùng với sự phát triển xã hội. Các đóng góp tài trợ có thể bù đắp sự thiếu hụt này nhưng các nguồn thu đó đều thiếu ổn định. Sự bao cấp của Chính phủ, tuy rất hữu ích, nhưng chỉ có thể được dùng như là biện pháp cuối cùng vì Quỹ cần tương đối độc lập về tài chính và Chính phủ còn cần chi tiêu rất nhiều việc khác.

Thực tế trên cho thấy Quỹ rất cần thực hiện các hoạt động có thể sinh lời. Do vậy, chi phí hàng năm để quy trì tổ chức và để thực hiện các dịch vụ xã hội cần được bù đắp không những chỉ từ lợi nhuận mà cả từ lợi nhuận của hoạt động. Và nguồn tài trợ thêm cũng rất cần để Quỹ được bền vững.

Tuy nhiên ở giai đoạn đầu, khó mà có thể có đủ nguồn thu vận hành để trang trải các chi phí ngay, do nguyên nhân vì lúc đầu chưa có kinh nghiệm hoặc do chậm trễ trong việc hưởng ứng của xã hội. Vì thế, rất mong muốn là Chính phủ có thể cung cấp tài chính để trang trải sự thiếu hụt này cho tới khi Quỹ có thể tìm kiếm đủ lợi nhuận.

Hình 6.1. 2 Hình ảnh về cơ cấu tài chính trong từng giai đoạn



6.2 Vốn điều lệ

1) Đóng góp

Quỹ từ thiện cần được đóng góp từ các công ty tư nhân, tổ chức, cá nhân và cả một phần từ khu vực công để hình thành vốn điều lệ.

(i) Công nghiệp

Một số nhà sản xuất ô tô đã đóng góp vào ATGT ở Việt Nam, điều này có nghĩa là ngành công nghiệp có thể đóng góp để cải thiện trật tự an toàn giao thông ở Việt Nam.

Các ngành công nghiệp có thể có đóng góp là:

- Sản xuất ô tô, xe máy, sảm lốp và các thiết bị ATGT,
- Bảo hiểm nhân thọ và phi nhân thọ,
- Công ty vận tải hành khách, hàng hóa.

(ii) Khu vực công

Để Quý có thêm độ tin cậy đối với xã hội và do đó có thể gia tăng sự đóng góp của khu vực tư, chính phủ sẽ đóng góp một phần cho Quý. Một khả năng khác là đóng góp từ ODA của các nước phát triển và tổ chức quốc tế.

Về khu vực công, một khoản vay với lãi suất thấp hay không lãi suất cũng là một khả năng nữa. Quý có thể dùng lợi nhuận thu được do chênh lệch giữa lãi suất vay và trả. Trong trường hợp này, khoản vay được coi là khoản kinh phí do chính phủ cấp trực tiếp. Lãi suất của khoản vốn vay đó được duy trì trong tài khoản vốn thì khoản hỗ trợ trực tiếp bằng vốn đó được coi là đầu tư vốn.

2) Tổng vốn điều lệ

Tổng vốn điều lệ cần được xác định bằng sự cân đối giữa chi phí cần thiết và khả năng nguồn thu từ các hoạt động của Quý. Tuy nhiên, thông thường thì ngược lại, các hoạt động được ấn định trên cơ sở tổng nguồn thu.

Giả định rằng mọi chi phí duy trì có thể được trang trải bằng lãi suất thì tổng vốn cần thiết sẽ là khoảng 33 Triệu USD (khoảng 57 tỷ VND).

(i) Khoản chi do hoạt động (chi phí vận hành hàng năm): 2,38 Triệu USD

(ii) Chi phí quản lý hàng năm: 0.90 Triệu USD

Lương và các khoản liên quan tới lương-15 người x10,000USD = 0.15 Triệu USD

Chi phí khác (Văn phòng, thông tin, thiết bị, văn phòng phẩm, quan hệ xã hội ...)

0.15 Triệu USD x 50% = 0.75 Triệu USD

(iii) Chi phí duy trì: 3,28 Triệu USD

2.38 Triệu USD + 0.90 Triệu USD

(iv) Tổng vốn điều lệ cần thiết: 32.8 Triệu USD

3.28 Triệu USD / lãi suất (=10%)

Nếu không đủ vốn điều lệ trên, Quý sẽ phải xác định mức độ ưu tiên cho các hoạt động. Ngoài ra, nguồn thu từ việc quản lý Quý sẽ không ổn định do sự thay đổi của lãi suất. Nhưng mặt khác, tổng vốn điều lệ có thể ít hơn nếu các hoạt động thu được thêm nhiều lợi nhuận hơn và chính phủ hỗ trợ nhiều hơn.

6.3 Nguồn thu từ các hoạt động

1) Hoạt động của Chính phủ và hoạt động của Quỹ

Thông thường các hoạt động từ thiện không có lợi nhuận nếu hoạt động ấy do Chính phủ bao cấp không thu hoặc thu rất ít. Nhưng xã hội có lợi hơn nếu Quỹ được Chính phủ giao thực hiện những hoạt động mà Quỹ thực hiện tốt hơn, hiệu quả hơn. Cũng tốt hơn nữa nếu Quỹ dùng chính nguồn lực của mình, không đòi hỏi thêm ngân sách của Chính phủ.

Do đó, để tăng khả năng tạo nguồn thu từ việc quỹ thực hiện các hoạt động thì quỹ cần đặt trọng tâm vào các hoạt động mà chính phủ chưa thực hiện nhưng xã hội thấy cần thiết để đảm bảo an toàn giao thông. Ngoài ra, sẽ là lý tưởng nếu Chính phủ có thể hỗ trợ Quỹ, bằng cách giảm một số khoản phí/lệ phí. Chính phủ cũng nên giao một số hoạt động, dịch vụ công để quỹ thực hiện..

Như đã đề cập, Bảng 6.3.1 dưới đây trình bày các hoạt động, làm rõ vai trò của Quỹ và của Chính phủ.

Bảng 6.3.1 Phân loại hoạt động của Quỹ có liên quan tới Chính phủ

Vai trò của Chính phủ	Có lợi nhuận	Không lợi nhuận
Hoạt động do Chính phủ thực hiện là chính	<ul style="list-style-type: none"> Hoạt động thường xuyên (<i>như trong các thể chế có đóng góp tài chính tư nhân...</i>) Tư nhân hóa 	<ul style="list-style-type: none"> Bổ sung cho hoạt động của Chính phủ - hiếm có-
Hoạt động mà Chính phủ thường ít thực hiện	<ul style="list-style-type: none"> Các dịch vụ mới do Quỹ thực hiện 	<ul style="list-style-type: none"> Hoạt động cần thiết vì mục đích của Quỹ.

Mọi hoạt động thực tiễn của Quỹ cần được lập kế hoạch để thực hiện các mục tiêu một cách hiệu quả và sẽ được từng đợt cập nhật, chỉnh sửa bản kế hoạch ban đầu để đáp ứng các nhu cầu của xã hội và theo đánh giá kết quả hoạt động giai đoạn trước. Tuy vậy, ngay từ đầu cần làm rõ tới mức cao nhất:

- (i) Các hoạt động hiện nay của Chính phủ có thể giao cho Quỹ thực hiện
- (ii) Các hoạt động mới, có thu của Quỹ.

2) Các hoạt động có thu

Tuy còn cần nghiên cứu chi tiết thêm và cần sự thỏa thuận của các bên liên quan, một số hoạt động có thu sau đây được nêu ra vì các hoạt động này có tầm quan trọng rất lớn tới tài chính của Quỹ.

- (i) Các chiến dịch tuyên truyền và vận động như chiến dịch “Thi lái xe giỏi”

Biểu dương người lái xe giỏi là một cách hữu hiệu để người khác biết được về kinh nghiệm lái xe. Các cuộc thi lái xe thường thi về cách và kỹ thuật lái và chọn a người giỏi để thưởng. Chương trình này có thể để khu vực tư tài trợ.

- (ii) Tuyên truyền, phổ biến kiến thức ATGT

Để nâng cao không ngừng ý thức của người dân về trật tự an toàn giao thông thì các hoạt động tuyên truyền, phổ biến kiến thức là rất quan trọng. Các chương

trình văn hóa an toàn giao thông trong đó có nhiều cuộc họp, hội thảo. Các cuộc này đều yêu cầu tài liệu, công cụ tuyên truyền. Xã hội, đối tượng tuyên truyền, cơ quan tổ chức quan tâm đều có thể mua các tài liệu trên từ Quỹ.

Như vậy, để đảm bảo tính chuyên nghiệp, thống nhất và chất lượng nội dung thì Quỹ cần được chính phủ giao khâu xây dựng, sản xuất và phổ biến sản phẩm.

(iii) Hỗ trợ việc nâng cao chất lượng đào tạo lái xe

Hiện Việt Nam có gần 200 cơ sở đào tạo lái xe; chất lượng đào tạo chưa được củng cố một cách hệ thống. Quỹ có thể đảm nhận việc này và sẽ đưa ra cơ hội cho các giảng viên dạy lái xe nâng cao kỹ năng dạy và nâng cao sự quan tâm, tính hấp dẫn trong nội dung đào tạo. Chương trình này bao gồm các khóa tập huấn ngắn hạn và cung cấp các tài liệu giảng dạy như sách giáo khoa và video Khi ấy có thể sẽ thu tiền vì có thể các cơ sở dạy lái xe này và giảng viên sẽ thu được lợi ích từ việc nâng cao chất lượng đào tạo.

(iv) Đào tạo lái xe chuyên nghiệp

Lái xe taxi, buýt hay xe tải cần có yêu cầu và tiêu chuẩn an toàn cao hơn các lái xe thông thường. Thực trạng hiện nay cho thấy nhiều lái xe ít quan tâm tới ATGT nên nảy sinh nhu cầu tập huấn về ATGT cho đội ngũ này và các cán bộ quản lý lái xe. Quỹ có thể tiến hành thu phí khi tập huấn cho đội ngũ trên vì giảm TNGT chính là đem lại lợi ích cho doanh nghiệp. Nếu chính quyền khuyến khích và bắt buộc các lái xe chuyên nghiệp dự các tập huấn này thì công tác tập huấn cần được giao Quỹ thực hiện.

(v) Đào tạo lại các người lái xe có vi phạm

Để giảm thiểu số lái xe hay vi phạm hoặc gây tai nạn, Quỹ cần được đảm nhận chức năng đào tạo lại họ. Lái xe vi phạm cần phải được đào tạo lại một cách chính quy, việc đào tạo lại này có thể có sự phối hợp với các công ty bảo hiểm. Trong cả hai trường hợp, người học đều phải chi trả kinh phí.

6.4 Sự tham gia của Chính phủ

Hỗ trợ Chính phủ đối với Quỹ có 4 hình thức sau: (i) Chính phủ giao một số dịch vụ, công việc cho quỹ thực hiện; (ii) Cấp kinh phí trực tiếp cho Quỹ; (iii) Khoản vay không lãi suất hay lãi suất thấp; và (4) Tài trợ.

1) Chính phủ giao một số dịch vụ, công việc cho quỹ thực hiện

Nếu Quỹ có thể thực hiện một số dịch vụ xã hội của chính phủ với chi phí thấp hơn, hiệu quả cao hơn thì Chính phủ nên giao dịch vụ này cho Quỹ thực hiện, nhất là đối với đối với các dịch vụ mà vai trò của Chính phủ không cần thiết lắm. Nếu thực hiện một cách hiệu quả thì Quỹ sẽ có nguồn thu ổn định từ các hoạt động này.

2) Bao cấp cho một số hoạt động của Quỹ

Trong khi một số hoạt động hoàn toàn do Quỹ triển khai, Chính phủ vẫn có thể hỗ trợ bằng cách tạo điều kiện thuận lợi cho Quỹ như thu phí sử dụng thiết bị trong hội thảo hoặc cung cấp thiết bị miễn phí, Tuy nhiên, như đã trình bày ở trên, nên coi đây là phương án lựa chọn cuối cùng để giải quyết khoản kinh phí thiếu hụt.

3) Khoản vay không lãi suất hay lãi suất thấp

Đây là một trong các hình thức cấp kinh phí trực tiếp, ở hình thức này, quỹ được quyền tự chủ khá lớn trong sử dụng ngân sách.

4) Tài trợ

Chính phủ cấp trực tiếp ngân sách cho quỹ, trong trường hợp này, quỹ vận hành tương tự như một quỹ của chính phủ với tính chất từ thiện. Tuy nhiên, chủ đề này cần được trao đổi kỹ, lý do là các hoạt động của quỹ an toàn giao thông liên quan đến trách nhiệm rất cao trong xã hội giao thông vì tác động của các vụ tai nạn là rất lớn.

PHẦN IV KẾT LUẬN VÀ ĐỀ XUẤT

1 KẾT LUẬN

Hỗ trợ kỹ thuật bổ sung đã được hoàn thành dưới sự phối hợp của Nhóm nghiên cứu JICA, UB ATGTQG và các cơ quan liên quan ở cấp trung ương và địa phương. Những kết quả chính được tóm tắt trong phần dưới đây.

1.1 Dự án thí điểm văn hóa ATGT

- (1) Dự án thí điểm Phát triển Văn hóa ATGT đã được thực hiện tại huyện Cẩm Giàng, tỉnh Hải Dương để tăng cường hiểu biết về trách nhiệm giữa UB ATGTQG, tỉnh Hải Dương, các cơ quan trung ương và địa phương trong việc thực hiện những hoạt động ATGT cho cộng đồng. Dự án thí điểm tập trung vào khu vực trường học an toàn. Nhóm đối tượng mục tiêu là học sinh và tình nguyện viên địa phương. CSGT đã được huy động để kiểm soát giao thông trên Quốc lộ 5.
- (2) Để đảm bảo ATGT cho học sinh khi đến trường và về nhà, không chỉ cần có học sinh và giáo viên, mà cả người dân và người quản lý đường bộ tại địa phương.
- (3) Mục tiêu hàng đầu của phát triển văn hóa ATGT là thúc đẩy những hành vi an toàn trong cộng đồng. Để thay đổi hành vi của người dân, cần thiết phải có những hoạt động lâu dài và liên tục. Trong dự án thí điểm, tất cả những người tham gia đều có vai trò quan trọng, đóng góp vào sự thành công của dự án. Tuy vậy, sau khi dự án kết thúc, chưa có kế hoạch nào được chuẩn bị cho những hoạt động tiếp theo, do thiếu sự lãnh đạo, kinh nghiệm và kinh phí.
- (4) Dự án chỉ kéo dài 10 ngày, do vậy kết quả chưa rõ rệt là điều không thể tránh được. Những qua đó, một số bài học đã được rút ra:
 - Mỗi tổ chức quản chúng đều có khả năng vận động.
 - Thiếu kinh nghiệm phối hợp cho các chương trình cộng đồng toàn diện, bao gồm cải thiện hạ tầng kỹ thuật và cưỡng chế giao thông.
 - Thiếu sự lãnh đạo và cơ chế phối hợp giữa các tổ chức có liên quan về ATGT ở cấp địa phương. Mặc dù nút giao được lựa chọn để thí điểm trên Quốc lộ 5 đã được xác định là một điểm đen, trước khi tiến hành dự án, chưa có biện pháp khắc phục nào được thực hiện.
 - Thiếu nguồn nhân lực và kinh phí để tiếp tục kéo dài các hoạt động, v.v.

1.2 Quỹ tài trợ ATGT

- (1) Sau khi khảo sát một số phương án lựa chọn hình thức tổ chức Quỹ, Quỹ từ thiện được xem là hình thức ưu việt hơn Quỹ Chính phủ, Hiệp hội trong nước và Hiệp hội doanh nghiệp nước ngoài, về cả năng lực và sự chấp nhận của xã hội.
- (2) Tuy nhiên, khu vực tư nhân có thể đóng góp khác nhau tùy từng theo thời

điểm, phụ thuộc vào tình hình kinh tế. Sẽ có những thời điểm khó có thể đảm bảo sự đóng góp này, ví dụ như trong thời điểm khủng hoảng kinh tế toàn cầu hiện nay, do đó Quỹ cần có cơ chế tự hạch toán để đảm bảo nguồn tài chính ổn định như doanh thu từ các hoạt động và các hình thức hỗ trợ của chính phủ.

2 ĐỀ XUẤT

Những đề xuất được trình bày như sau:

- (1) Chương trình phát triển văn hóa ATGT cần được xây dựng dựa trên điều kiện cụ thể của từng địa phương. Do chưa có một tổ chức nào có đủ năng lực lãnh đạo để điều hành chương trình này, có thể lồng ghép với những dự án tổng thể về ATGT đang được thực hiện như VRSP và Dự án ATGT tại Miền Bắc Việt Nam của JICA. Hơn nữa, cần xem xét những vấn đề sau đây:
 - Chương trình phát triển văn hóa ATGT (chương trình ATGT toàn diện cho cộng đồng) do UB ATGTQG điều hành,
 - UB ATGTQG sẽ hỗ trợ Chính quyền các tỉnh thành thành lập tổ công tác, trực thuộc Ban ATGT các tỉnh thành. Tổ công tác sẽ chịu trách nhiệm thực hiện và theo dõi tính bền vững của chương trình. Các thành viên tổ công tác sẽ được tham gia chương trình tập huấn phù hợp để nâng cao kỹ năng trao đổi và giáo dục ATGT có hiệu quả.
 - UB ATGTQG sẽ giám sát toàn bộ các hoạt động và đánh giá hiệu quả, sau đó chuẩn bị nhân sự để thực hiện và nhân rộng các hoạt động, cho đến khi xã hội chấp nhận. Ví dụ như từ dự án thí điểm có thể đề xuất “Hành động Phát triển Khu vực Trường học an toàn”.
 - Từ dự án thí điểm có thể thấy nhiều điểm đen còn tồn tại những vấn đề kỹ thuật. Do đó, cần thiết phải cải thiện hạ tầng kỹ thuật cần thiết trước khi triển khai những hoạt động ATGT cho cộng đồng. Do nhận thức của người dân về lái xe an toàn và cưỡng chế còn hạn chế, hầu hết những hoạt động cộng đồng đều cần sự có mặt của CSGT. Như vậy, việc nâng cao năng lực cho CSGT cũng được đẩy mạnh.
- (2) Quỹ tài trợ ATGT cần sớm được thành lập, để đẩy mạnh những hoạt động ATGT cho cộng đồng lâu dài. Mục tiêu chính của việc thành lập sớm không chỉ là đảm bảo nguồn vốn mà còn nhằm tăng cường kiến thức, kỹ năng và khả năng lãnh đạo của các cơ quan chủ chốt.
- (3) Quỹ tài trợ ATGT được đề xuất cơ cấu như một Quỹ từ thiện. tuy nhiên, để Quỹ có thể vận hành như một Quỹ từ thiện đầy đủ, cần có một thời gian để ngành ô tô đủ lớn mạnh để gánh vác kinh phí cho xã hội giao thông. Từ nay cho đến khi đó, cần có thêm nhiều hình thức hỗ trợ chính phủ như phí định kỳ, phí sử dụng hoặc phí hoạt động kinh doanh.
- (4) Ngoài ra, Quỹ tài trợ ATGT nên được thành lập song song với hoạt động của dự án VRSP hoặc Dự án ATGT tại Miền Bắc Việt Nam của JICA, như một cơ quan giúp việc của Chính phủ, hoặc một cơ quan độc lập, có sự đóng góp của Chính

phủ. Cả hai dự án này đều nhằm xây dựng một hệ thống thích hợp và nâng cao năng lực để vận hành và quản lý những chương trình văn hóa ATGT.