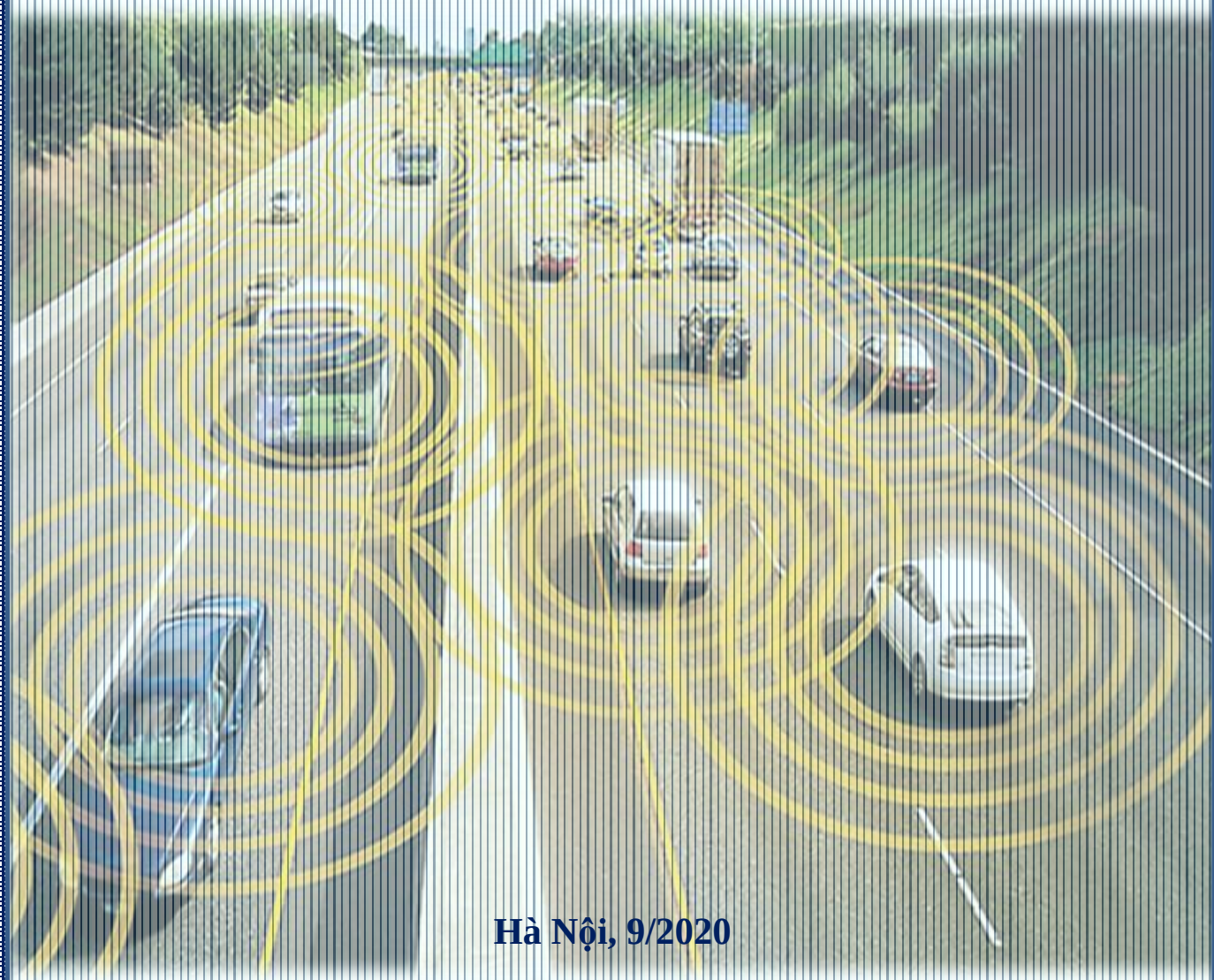
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BÁO CÁO

CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ GIAI ĐOẠN 2021÷2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050



Hà Nội, 9/2020

VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI
Địa chỉ : 162 Trần Quang Khải, Phường Lý Thái Tổ, Quận Hoàn Kiếm, Hà Nội
Tel : (84 - 24) 3 9 348 823 Fax : (84 – 24) 3 8 256 408
Email : vanthu.tdsi@mt.gov.vn; website : www.tdsi.gov.vn

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA
BẢO ĐẢM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
GIAI ĐOẠN 2021-2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

BÁO CÁO ĐẦU KỲ

VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GTVT

Hà Nội, 2020

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU

1. Sự cần thiết 1
2. Các căn cứ pháp lý 3
3. Đối tượng và phạm vi 4
4. Phương pháp nghiên cứu. 4

PHẦN 1

HIỆN TRẠNG AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ KẾT QUẢ THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM TTATGT ĐƯỜNG BỘ ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

1.1. TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI 6
1.1.1. Tăng trưởng kinh tế 6
1.1.2. Dân số 7
1.1.3. Tác động của phát triển KT-XH đến nhu cầu đi lại và nhu cầu vận tải 8
1.2. TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ 10
1.2.1. Tình hình TNGT chung 10
1.2.2. Tình hình TNGT đường bộ 15
1.2.3. Nguyên nhân TNGT đường bộ 24
1.3. TÌNH HÌNH TUYÊN TRUYỀN, GIÁO DỤC ATGT 29
1.3.1. Hiện trạng ý thức người tham gia giao thông 29
1.3.2. Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT đường bộ 35
1.3.3. Giáo dục ATGT trong trường học 39
1.3.4. Ứng dụng KHCN trong công tác tuyên truyền và giáo dục ATGT 43
1.4. KẾT CẤU HẠ TẦNG VÀ TỔ CHỨC GIAO THÔNG 45
1.4.1. Hiện trạng mạng lưới đường bộ 45
1.4.2. Công trình và trang thiết bị bảo đảm ATGT 51
1.4.3. Hành lang ATGT đường bộ 56
1.4.4. Quản lý, bảo trì đường bộ 57
1.4.5. Công tác cải tạo điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT 58
1.4.6. Thẩm tra an toàn giao thông 59
1.4.7. Tổ chức giao thông 59
1.4.8. Ứng dụng KHCN trong phát triển KCHT và tổ chức giao thông 62

1.5. HIỆN TRẠNG THỂ CHẾ, CHÍNH SÁCH 71
1.5.1. Cơ cấu tổ chức, quản lý về ATGT 71
1.5.2. Các cơ chế, chính sách bảo đảm TTATGT 77
1.5.3. Hiện trạng các văn bản pháp luật về TTATGT 80
1.5.4. Hiện trạng Cơ sở dữ liệu ATGT đường bộ 84
1.5.5. Nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm TTATGT 87
1.5.6. Nguồn nhân lực 90
1.6. CƯỠNG CHẾ THI HÀNH PHÁP LUẬT VỀ ATGT 93
1.6.1. Tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm của cảnh sát giao thông 95
1.6.2. Thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm của thanh tra giao thông và các lực lượng khác 97
1.6.3. Ứng dụng KHCN trong cưỡng chế thi hành pháp luật về ATGT 99
1.7. HIỆN TRẠNG PHƯƠNG TIỆN VÀ NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN 101
1.7.1. Tình hình phát triển phương tiện đường bộ 101
1.7.2. Công tác quản lý, đăng ký, đăng kiểm phương tiện 106
1.7.3. Hệ thống GPLX 108
1.7.4. Công tác đào tạo lái xe 112
1.7.5. Công tác sát hạch và cấp GPLX 114
1.7.6. Ứng dụng KHCN trong quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện 116
1.8. Công tác cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế 118
1.8.1. Cứu hộ, cứu nạn GTĐB 118
1.8.2. Cấp cứu y tế TNGTĐB 119
1.8.3. Ứng dụng KHCN trong công tác cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế 121
1.9. TÌNH HÌNH ÙN TẮC GIAO THÔNG TRÊN HỆ THỐNG ĐƯỜNG BỘ 123
1.9.1. Tình hình ùn tắc giao thông trên hệ thống đường quốc lộ 123
1.9.2. Tình hình ùn tắc giao thông tại thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh 124
1.10. HIỆN TRẠNG VỀ HỆ THỐNG GIAO THÔNG TIẾP CẬN CHO NGƯỜI KHUYẾT TẬT, NGƯỜI CAO TUỔI VÀ TRẺ EM 128
1.10.1. Các quy định hiện hành để xây dựng, phát triển hệ thống giao thông cho người khuyết tật, người cao tuổi và trẻ em 128
1.10.2. Hệ thống giao thông, kết cấu hạ tầng giao thông, phương tiện giao thông cho người khuyết tật, người cao tuổi và trẻ em 130

1.11. ĐÁNH GIÁ CHUNG 134

PHẦN 2

BỐI CẢNH TRONG NƯỚC, QUỐC TẾ VÀ YÊU CẦU ĐẶT RA ĐỐI VỚI CÔNG TÁC BẢO ĐẢM ATGTĐB TẠI VIỆT NAM

2.1. QUỐC TẾ 138

2.1.1. Tình hình tai nạn giao thông đường bộ trên Thế giới 138

2.1.2. Các mục tiêu và chiến lược toàn cầu 140

2.1.3. Những bài học kinh nghiệm nước ngoài 147

2.2. TRONG NƯỚC 166

2.2.1. Kinh tế - Xã hội 166

2.2.2 Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ 172

2.3. NHỮNG YÊU CẦU VÀ NHIỆM VỤ ĐẶT RA 174

PHẦN 3

CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ GIAI ĐOẠN 2021-2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

3.1. QUAN ĐIỂM VÀ MỤC TIÊU 175

3.1.1. Quan điểm 175

3.1.2. Mục tiêu 175

3.2. NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP 178

3.2.1. Tuyên truyền và giáo dục ATGT 179

3.2.1.1. Tuyên truyền ATGT trong cộng đồng 179

3.2.1.2. Giáo dục ATGT trong trường học 185

3.2.1.3. Ứng dụng KHCN trong công tác tuyên truyền và giáo dục ATGT 186

3.2.2. Kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức giao thông 187

3.2.2.1 Phát triển KCHT giao thông an toàn 187

3.2.2.2. Thẩm tra ATGT và cải tạo điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT 196

3.2.2.3. Hành lang ATGT 198

3.2.2.4. Tổ chức giao thông 199

3.2.2.5. Ứng dụng KHCN trong phát triển KCHT và tổ chức giao thông 201

3.2.3. Thể chế, chính sách 203

3.2.3.1. Hệ thống Văn bản quy phạm pháp luật 203

3.2.3.2. Cơ chế, chính sách 204

3.2.3.3. Cơ cấu, tổ chức 206

3.2.3.4. Cơ sở dữ liệu ATGT 207
3.2.3.5. Phát triển nguồn nhân lực ATGT 208
3.2.3.6. Nguồn kinh phí bảo đảm ATGT 209
3.2.4. Cưỡng chế thi hành pháp luật về ATGT 210
3.2.4.1. Tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm của lực lượng CSGT 210
3.2.4.2. Thanh tra giao thông và các lực lượng khác 211
3.2.4.3. Ứng dụng KHCN trong công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về ATGT 212
3.2.5. Phương tiện và người điều khiển phương tiện 212
3.2.5.1. Đăng ký và quản lý phương tiện 212
3.2.5.2. Đăng kiểm phương tiện 213
3.2.5.3. Đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe 213
3.2.5.4. Ứng dụng KHCN trong công tác quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện 214
3.2.6. Cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT 214
3.2.6.1. Hệ thống cứu hộ, cứu nạn 214
3.2.6.2. Cấp cứu y tế TNGTĐB 215
3.2.6.3. Ứng dụng KHCN trong công tác cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT 217

PHẦN 4

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

4.1. TỔ CHỨC THỰC HIỆN 218
4.2. LỘ TRÌNH THỰC HIỆN 222
4.2.1. Các giải pháp đột phá đến năm 2025 222
4.2.2. Lộ trình thực hiện các giải pháp 223
4.3. DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH, DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ 234

PHẦN 5

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

5.1. KẾT LUẬN 238
5.2. KIẾN NGHỊ 242

PHỤ LỤC

Phụ lục 1. Tai nạn giao thông đường bộ i
Phụ lục 2. Tai nạn giao thông đường bộ năm 2019 ii

DANH SÁCH CÁC BẢNG

Bảng 1.1-1: GDP bình quân đầu người Việt Nam (2009 – 2019).....7
Bảng 1.2-1. So sánh tình hình TNGT năm 2019 và năm 2012 10
Bảng 1.6-1: Nhiệm vụ chính của các lực lượng thực thi pháp luật ATGTĐB.....94
Bảng 1.6-2. Tổng hợp kết quả tuần tra, xử lý vi phạm của CSGT 2018-2019 97
Bảng 1.6-3. Số cuộc thanh tra, kiểm tra của TTGT các cấp 98
Bảng 1.7-2. Số lượng xe máy điện đăng ký mới và lưu hành qua các năm 104
Bảng 1.7-3. Phân loại Giấy phép lái xe ở Việt Nam 108
Bảng 1.9-1. Tốc độ lưu thông bình quân vào giờ cao điểm tại một số khu vực trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh 127
Bảng 4.2-1. Lộ trình thực hiện 224
Bảng 4.3-1. Danh mục các chương trình, dự án ưu tiên đầu tư.....234

DANH SÁCH CÁC HÌNH

Hình 1. Phương pháp tiếp cận Hệ thống an toàn....4
Hình 1.1-1: Tăng trưởng GDP giai đoạn 2009 – 2019....6
Hình 1.1-2. Cơ cấu dân số thành thị và nông thôn sau 10 năm....8
Hình 1.2-1 . TNGT theo loại hình giao thông năm 2019....11
Hình 1.2-2. TNGT theo khu vực năm 2019....11
Hình 1.2-3. Số vụ TNGT theo tỉnh năm 2019....13
Hình 1.2-4. Số người chết vì TNGT theo tỉnh năm 2019....14
Hình 1.2-5. Tình hình TNGT đường bộ toàn quốc giai đoạn 2012 – 2019....15
Hình 1.2-6. Tai nạn giao thông đường bộ/100.000 dân....15
Hình 1.2-7. So sánh tỷ lệ tai nạn giao thông đường bộ/100.000 dân....16
Hình 1.2-7. Tai nạn giao thông đường bộ/10.000 phương tiện....17
Hình 1.2-8. Vị trí xảy ra TNGT đường bộ....17
Hình 1.2-9. So sánh tỷ lệ về chiều dài, số vụ TNGT của các loại đường năm 2018....18
Hình 1.2-10. Tỷ lệ TNGT/km của các loại đường năm 2018....18
Hình 1.2-11. Tỷ lệ TNGT liên quan đến loại phương tiện....19
Hình 1.2-12. Tỷ lệ TNGT theo độ tuổi....19
Hình 1.2-13. Tỷ lệ TNGT theo thời gian trong ngày....19
Hình 1.2-14. Tỷ lệ TNGT theo giới tính....20
Hình 1.2-15. Phương tiện gây TNGT trên đường bộ cao tốc....20
Hình 1.2-16. Loại tai nạn giao thông trên đường bộ cao tốc....20
Hình 1.2-17. Thời gian xảy ra tai nạn giao thông trên đường bộ cao tốc....21
Hình 1.2-18. Phương tiện gây TNGT trên đường quốc lộ....21
Hình 1.2-19. Hình thức TNGT trên quốc lộ....22
Hình 1.2-20. Loại hình TNGT trên quốc lộ....22
Hình 1.2-21. Thời gian xảy ra TNGT trên quốc lộ....22
Hình 1.2-22. Phương tiện gây TNGT trên đường nông thôn....23
Hình 1.2-23. Hình thức tai nạn giao thông trên đường nông thôn....23
Hình 1.2-24. Loại tai nạn giao thông trên đường nông thôn....24
Hình 1.2-25. Thời gian tai nạn giao thông trên đường nông thôn....24
Hình 1.2-26. Nguyên nhân tai nạn giao thông đường bộ....25
Hình 1.2-27. Nguyên nhân tai nạn giao thông trên đường bộ cao tốc....25
Hình 1.2-28. Nguyên nhân TNGT trên quốc lộ....26
Hình 1.2-29. Nguyên nhân TNGT trên các tuyến đường nông thôn....27
Hình 1.2-30. Nguyên nhân TNGT của một số vụ TNGT nghiêm trọng trở lên....28
Hình 1.2-31. Nguyên nhân TNGT của người điều khiển mô tô, xe gắn máy....28
Hình 1.2-32. Nguyên nhân TNGT của của người điều khiển ô tô....29
Hình 1.3-1. Khảo sát ý thức của công nhân khi tham gia giao thông....30

Hình 1.3-5. Số lượng học sinh toàn quốc qua các năm học 40
Hình 1.4-1. Phân loại quốc lộ theo cấp đường 47
Hình 1.7-1. Tăng trưởng phương tiện xe mô tô, xe gắn máy giai đoạn 2010-2019....101
Nguồn: UBATGTQG 101
Hình 1.7-2. Tăng trưởng phương tiện phương tiện ô tô giai đoạn 2010-2019.....102
Hình 1.7-3. Cơ cấu phương tiện ô tô năm 2019 103
Hình 1.7-4. Cơ cấu phương tiện ô tô theo vùng năm 2019 103
Hình 1.7-5. Tỷ lệ % tuổi của tô tô năm 2019 104
Hình 2.3-1. Làn xe mô-tô, xe máy tại Lampang và Tak 161
Hình 2.3-2. Làn xe máy ở Malaysia 163
Hình 2.3 - 3.Giới hạn tốc độ động trên quốc lộ ở Phần Lan 164
Hình 3.2-1. Năm trụ cột trong công tác bảo đảm ATGT Đường bộ 178
Hình 3.2-2. Ghế an toàn trong xe ô tô cho trẻ em 180
Hình 3.2-4. Rào bó sợi thép.....189
Hình 3.2-5. Rào chắn bánh xoay 189
Hình 3.2-6. Thiết kế đầu rào tôn lượn sóng an toàn.....190
Hình 3.2-7. Thiết kế dải lập bập phân cách giữa và mép đường.....190
Hình 3.2-8. Phương tiện khảo sát và đào tạo nhân lực thực hiện iRAP ở Việt Nam năm 2009 193
Hình 3.2-9. Xe khảo sát tình trạng mặt đường ở Nhật Bản.....196

CÁC CỤM TỪ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng phát triển Châu Á
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
ATGT	An toàn giao thông
BGTVT	Bộ Giao thông vận tải
CSDL	Cơ sở dữ liệu
CSGT	Cảnh sát giao thông
CSGT ĐB-ĐS	Cảnh sát giao thông Đường bộ - Đường sắt
CSHTGTVT	Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải
ĐBVN	Đường bộ Việt Nam
GD&ĐT	Giáo dục và Đào tạo
GDP	Tổng sản phẩm quốc dân
GPLX	Giấy phép lái xe
GRSP	Hiệp hội an toàn đường bộ toàn cầu
GTCC	Giao thông công chính
GTĐT	Giao thông đô thị
GTVT	Giao thông vận tải
HLATĐB	Hành lang an toàn đường bộ
HLATGT	Hành lang an toàn giao thông
ITS	Hệ thống giao thông thông minh
KCHT	Kết cấu hạ tầng
LHQ	Liên hợp quốc
PTCGĐB	Phương tiện cơ giới đường bộ
QL	Quốc lộ
TDN	Trạm dừng nghỉ
TDSI	Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải
TNGT	Tai nạn giao thông
TNGTĐB	Tai nạn giao thông đường bộ
Tp.HCM	Thành phố Hồ Chí Minh
TTATGT	Trật tự an toàn giao thông
TTKS	Tuần tra kiểm soát
UBATGTQG	Uỷ ban An toàn giao thông Quốc gia
UBND	Uỷ ban nhân dân
VHGT	Văn hoá giao thông
VTHKCC	Vận tải hành khách công cộng
WB	Ngân hàng thế giới
WHO	Tổ chức Y tế Thế giới
WTO	Tổ chức Thương mại thế giới
XLVP	Xử lý vi phạm

MỞ ĐẦU

1. Sự cần thiết

Thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia và các Chiến lược, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải, hệ thống giao thông vận tải nói chung và giao thông đường bộ nói riêng đã được đầu tư phát triển ngày càng tốt hơn, đáp ứng nhu cầu phát triển KT-XH, bảo đảm an ninh quốc phòng và tăng cường hội nhập quốc tế.

Trong những năm qua, mạng lưới đường bộ đã có những phát triển vượt bậc. Đến hết năm 2019, tổng chiều dài đường bộ tăng thêm 349.295 km (tăng 124,3%), chiều dài quốc lộ tăng thêm 7.220 km (tăng 40,9%) so với năm 2011. Hệ thống đường bộ cao tốc có 16 tuyến, đoạn tuyến với tổng chiều dài 1.010 km, so với năm 2011 mới chỉ có 91 km tăng 919 km (gấp 11,1 lần). Cùng với sự phát triển mạng lưới đường bộ thì phương tiện đường bộ cũng gia tăng nhanh chóng. Hết năm 2019 cả nước có 4.338.389 ô tô và 62.493.476 mô tô, số lượng ô tô tăng gấp 2,5 lần và số lượng xe máy tăng gấp 2,0 lần so với năm 2011. Bên cạnh đó, trong 05 chuyên ngành vận tải, vận tải đường bộ cũng là ngành có tỷ lệ tăng trưởng cao và chiếm thị phần cao nhất. Năm 2019, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ chiếm 76,8% và khối lượng hành khách vận chuyển bằng đường bộ chiếm 94,7% trong tổng khối lượng vận tải toàn ngành. Giai đoạn 2012-2019, vận tải hành khách bằng đường bộ tăng bình quân 8,61%/năm và luân chuyển tăng 8,0%/năm; vận tải hàng hóa bằng đường bộ tăng 9,33%/năm và luân chuyển tăng 8,9%/năm. Lưu lượng GTVT tăng nhanh kéo theo các vấn đề liên quan như xung đột giao thông, tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.

Để tăng cường đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường bộ, ngày 24 tháng 10 năm 2012, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1586/QĐ-TTg phê duyệt "Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030". Qua gần 10 năm thực hiện Chiến lược, tình hình tai nạn giao thông đường bộ đã chuyển biến rõ rệt. Giai đoạn 2012 - 2019, TNGT đường bộ giảm cả 03 tiêu chí, số vụ TNGT đường bộ giảm 7,7%/năm và số người chết giảm 3,4%/năm và số người bị thương giảm 11,6%/năm. Tuy nhiên, so với mục tiêu đề ra của Chiến lược là hàng năm giảm 5÷10% số người chết do tai nạn giao thông đường bộ vẫn chưa đạt được. TNGT đường bộ vẫn chiếm tỷ lệ lớn nhất trong tổng số TNGT chung với 98,7% tổng số vụ, 97,8% tổng số người chết và 99,6% tổng số người bị thương. Tình hình TNGT đường bộ vẫn còn diễn biến phức tạp, vẫn xảy ra nhiều vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng đặc biệt là tai nạn liên quan đến xe chở khách, xe tải nặng, tai nạn do lái xe vi phạm nồng độ cồn, sử dụng ma túy.

Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 đã được thực hiện gần 10 năm nhưng còn nhiều nội dung, chương trình dự án đầu tư vẫn chưa được triển khai thực hiện theo đúng tiến độ như: Cơ sở dữ liệu về ATGT vẫn chưa được hoàn thiện; việc chia sẻ dữ liệu quản lý các lĩnh vực liên quan đến an toàn giao thông giữa ngành Công an và ngành Giao thông vận tải chưa đáp ứng yêu cầu thực tế; chưa có định nghĩa người chết do TNGT và phương pháp thống kê nên số liệu người chết và bị thương do TNGT còn thiếu từ ngành Y tế; phát triển vận tải công cộng và hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân ở các đô thị lớn còn chậm trễ; ứng dụng công nghệ thông tin còn chậm và thiếu đồng bộ; kinh phí cho việc thực hiện lập lại hành lang an toàn đường bộ, đường sắt còn rất hạn chế; việc triển khai áp dụng hệ thống camera theo dõi giao thông và giám sát và xử phạt vi phạm pháp luật về TTATGT bằng hình ảnh còn chậm và nhiều hạn chế. Ngoài ra, việc phân công tổ chức thực hiện chiến lược không được cụ thể, rõ ràng ảnh hưởng đến quá trình triển khai thực hiện các giải pháp ở các bộ, ngành và địa phương.

Bên cạnh đó, từ khi Chiến lược được xây dựng đến nay, tình hình giao thông nói chung và ATGT nói riêng ở trong nước và trên thế giới đã có nhiều thay đổi lớn, như:

- Tháng 11 năm 2017, các quốc gia thành viên với sự hỗ trợ của WHO, UNECE, UNICEF, WB đã đạt được sự đồng thuận thiết lập 12 mục tiêu tự nguyện thực hiện toàn cầu cho các yếu tố rủi ro ATGT đường bộ theo 05 trụ cột và cơ chế cung cấp dịch vụ. Chiến lược an toàn giao thông đường bộ khu vực ASEAN đã được phê duyệt năm 2018 với các giải pháp theo 5 trụ cột. Mặt khác, tại Hội nghị Bộ trưởng toàn cầu về ATGT đường bộ lần thứ 3 được tổ chức tại Stockholm Thụy Điển tháng 02 năm 2020 đã ra Tuyên bố chung về các giải pháp kéo giảm thương vong do TNGT đường bộ trong giai đoạn sau năm 2020, trong đó đã làm rõ hơn 05 trụ cột với 09 nhóm giải pháp lồng ghép nhiệm vụ bảo đảm ATGT đường bộ trong khuôn khổ các mục tiêu phát triển bền vững toàn cầu của Liên hiệp Quốc. Do đó, Việt Nam cần xây dựng một chiến lược hành động để đảm bảo TTATGT theo hướng tiếp cận mới, phù hợp với thông lệ quốc tế và điều kiện của Việt Nam với 05 trụ cột, gồm:

(1) Quản lý an toàn giao thông;

(2) Điều kiện đường và đi lại an toàn;

(3) Phương tiện an toàn;

(4) An toàn người tham gia giao thông;

(5) Phản ứng sau sự cố (cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT).

- Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư sẽ ảnh hưởng mạnh mẽ đến sự phát triển KT-XH của nước ta nói chung và ngành giao thông vận tải nói riêng, đòi hỏi phải tăng

cường các giải pháp ứng dụng thành tựu của cuộc cách mạng trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, đặc biệt trong quản lý, điều hành GTVT, nâng cao điều kiện an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông và phương tiện giao thông.

- Cơ cấu phương thức vận tải trong tương lai sẽ có nhiều thay đổi lớn. Ô tô vẫn có xu hướng tăng nhanh, trong khi đó tăng trưởng xe máy sẽ có xu hướng chững lại và giảm dần. Thêm vào đó, nhiều loại hình taxi công nghệ, phương tiện giao thông thông minh tham gia vào hoạt động vận tải cũng khiến cho thành phần giao thông phức tạp hơn.

Vì vậy, để có những giải pháp mang tính toàn diện, đồng bộ và phù hợp trong tình hình mới thì việc xây dựng "Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050" nhằm giảm tai nạn và ùn tắc giao thông đường bộ một cách bền vững, tiến tới xây dựng một xã hội có giao thông an toàn, văn minh là hết sức cần thiết.

2. Các căn cứ pháp lý

- Chỉ thị số 18/CT-TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa;

- Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí thư về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện Chỉ thị số 18-CT-TW về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng về công tác bảo đảm TTATGT và khắc phục ùn tắc giao thông;

- Nghị quyết 30/NQ-CP ngày 01/3/2013 của Chính phủ ban hành chương trình hành động của chính phủ thực hiện chỉ thị số 18/CT-TW ngày 4/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa;

- Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm TTATGT và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021;

- Chỉ thị số 16/CT-TTg ngày 04/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc tăng cường năng lực tiếp cận cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4;

- Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 23/06/2013 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn TNGT nghiêm trọng trong hoạt động vận tải;

- Quyết định số 2318/QĐ-BGTVT ngày 13/12/2019 của Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành Chương trình xây dựng đề án của Bộ Giao thông vận tải năm 2020;

Và các văn bản khác có liên quan.

3. Đối tượng và phạm vi

- *Đối tượng:*

(1) Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

(2) Phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

(3) Người tham gia giao thông và người dân sống dọc các tuyến đường.

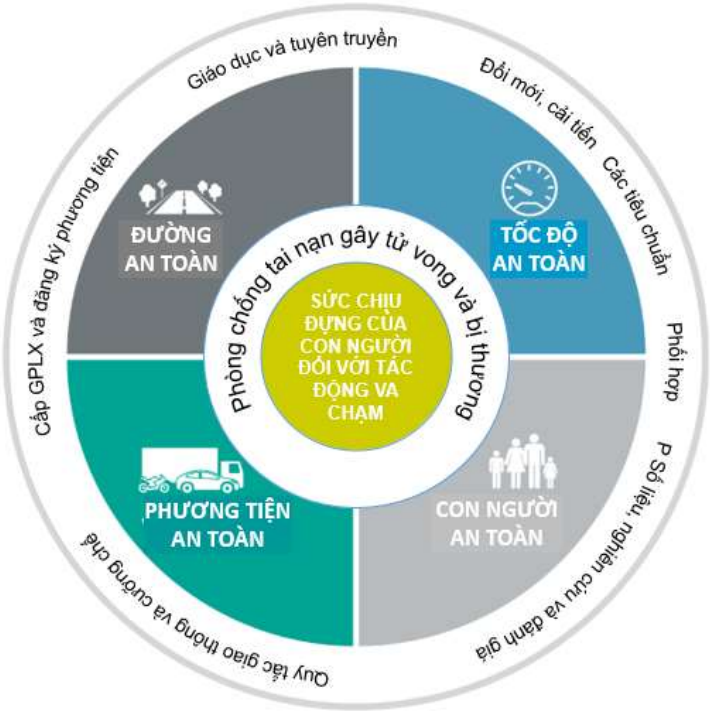
(4) Công tác quản lý an toàn giao thông.

- *Phạm vi:* Mạng lưới giao thông đường bộ Việt Nam.

4. Phương pháp nghiên cứu.

- Phương pháp điều tra, khảo sát, phỏng vấn;
- Phương pháp tích phân, tổng hợp;
- Phương pháp chuyên gia;
- Phương pháp tiếp cận Hệ thống an toàn (The Safe System Approach).

Phương pháp tiếp cận Hệ thống an toàn



Hình 1. Phương pháp tiếp cận Hệ thống an toàn

Nguyên tắc:

(1) Chấp nhận người tham gia giao thông có lỗi. Hệ thống giao thông phải thích ứng với những lỗi của người tham gia giao thông nhưng không chấp nhận có

người chết và bị thương do lỗi của người tham gia giao thông (chấp nhận có tai nạn giao thông xảy ra nhưng không chấp nhận có người chết hoặc bị thương).

(2) Cơ thể con người chịu được lực va chạm nhất định trước khi bị thương và tử vong.

(3) Thiết kế đường bao dung (forgiving roads) bảo đảm khi xảy ra va chạm do lỗi của người tham gia giao thông thì lực va chạm không vượt quá sức chịu đựng trước khi bị thương vong của con người.

PHẦN 1

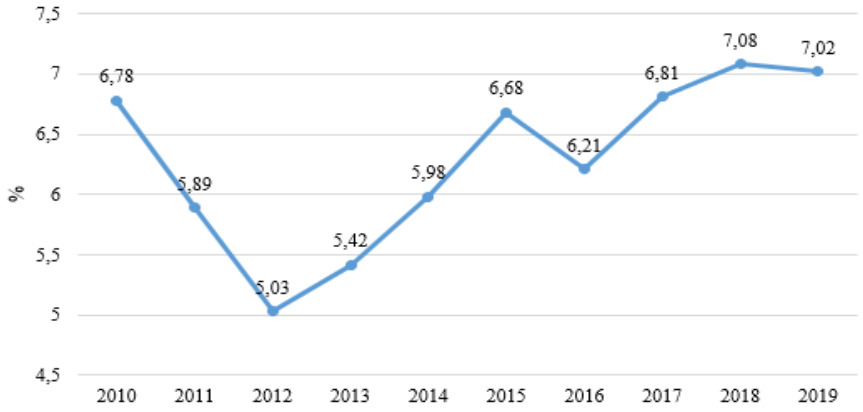
HIỆN TRẠNG AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ KẾT QUẢ THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM TTATGT ĐƯỜNG BỘ ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

1.1. TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI

1.1.1. Tăng trưởng kinh tế

- **Tăng trưởng GDP**

Giai đoạn năm 2010 – 2019, nền kinh tế Việt Nam đạt mức tăng trưởng khá cao so với nhiều nước trên thế giới, đạt mức bình quân 6,3% (Hình 1.1-1).



Nguồn: Tổng cục Thống kê

Hình 1.1-1: Tăng trưởng GDP giai đoạn 2009 – 2019

Giai đoạn 2012 - 2019[1], nền kinh tế Việt Nam đạt mức tăng trưởng khá cao với mức tăng bình quân hàng năm là 6,46%. Năm 2012, tốc độ tăng trưởng kinh tế của Việt Nam là 5,03%, thấp nhất trong một thập kỷ qua. Đặc biệt trong giai đoạn này, năm 2018, GDP của Việt Nam đã đạt mức tăng trưởng cao đạt mức 7,08%.

Năm 2019, trong bối cảnh tình hình kinh tế thế giới tăng trưởng chậm lại, tăng trưởng GDP vẫn tăng đạt 7,02% so với năm 2018 vượt mục tiêu của Quốc hội đề ra (từ 6,6%-6,8%).

- **GDP bình quân đầu người**

Thu nhập bình quân đầu người của Việt Nam giai đoạn 2010 – 2019 tăng trung bình 8,55%/năm. Năm 2019 đạt 2.764 USD/người gấp 2,1 lần so với năm 2010 (Bảng 1.1-1).

[1] Giai đoạn thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030

Bảng 1.1-1: GDP bình quân đầu người Việt Nam (2010 – 2019)

Đơn vị: USD

Năm	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
USD/người	1.318	1.525	1.735	1.887	2.030	2.085	2.192	2.366	2.567	2.764

Nguồn: Ngân hàng Thế giới

Giai đoạn 2012-2019 GDP bình quân đầu người tăng trung bình 6,88%/năm. GDP bình quân đầu người năm 2019 gấp 1,6 lần so với năm 2012.

Các tỉnh có GDP bình quân đầu người năm 2019 cao gấp hơn 2 lần so với mức bình quân của cả nước là TP.HCM, Bắc Ninh, Bà Rịa – Vũng Tàu, Bình Dương, Quảng Ninh và Hà Nội.

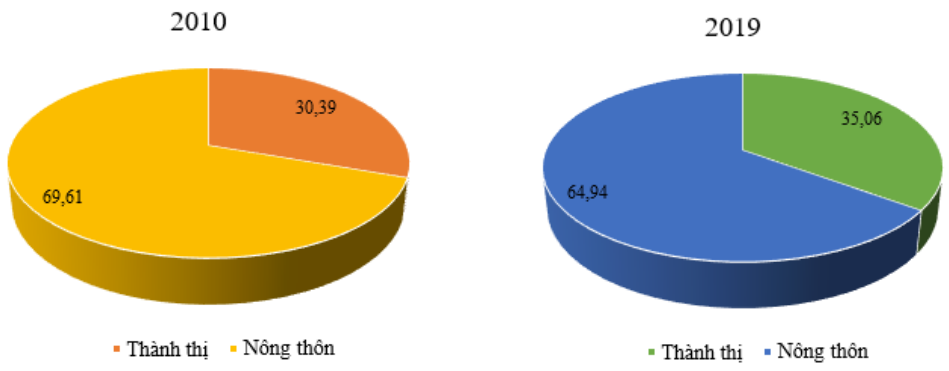
1.1.2. Dân số

Theo kết quả Tổng điều tra năm 2019, dân số Việt Nam có 96,48 triệu người, là quốc gia đông dân thứ 15 trên thế giới và đứng thứ 3 trong khu vực Đông Nam Á (sau Indonesia và Philipines).

Tỷ lệ tăng dân số bình quân năm giai đoạn 2009 - 2019 là 1,15%/năm. Việt Nam là một trong các quốc gia đông dân và có mật độ dân số cao so với các nước trong khu vực và trên thế giới. Kết quả Tổng điều tra năm 2019 cho thấy, mật độ dân số của Việt Nam là 290 người/ km^2, tăng 31 người/ km^2 so với năm 2009. Việt Nam là quốc gia có mật độ dân số đứng thứ ba trong khu vực Đông Nam Á, sau Philippin (350 người/ km^2) và Singapore (7.795 người/km^2). Đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ là hai vùng có mật độ dân số cao nhất toàn quốc, tương ứng là 1.060 người/ km^2 và 757 người/ km^2, trong đó thành phố Hà Nội có mật độ dân số là 2.398 người/ km^2 và thành phố Hồ Chí Minh có mật độ dân số là 4.363 người/ km2. Trung du và miền núi phía Bắc và Tây Nguyên là hai vùng có mật độ dân số thấp nhất, tương ứng là 132 người/ km^2 và 107 người/ km^2.

Dân số cư trú ở khu vực thành thị chiếm 34,4% và ở khu vực nông thôn là 65,6%. Trong 10 năm qua, quá trình đô thị hóa diễn ra nhanh và rộng khắp tại nhiều địa phương đã làm gia tăng dân số khu vực thành thị (Hình 1.1-2). Tỷ lệ tăng dân số bình quân năm khu vực thành thị giai đoạn 2010 - 2019 là 2,59%/năm, cao hơn gần sáu lần so với tỷ lệ tăng dân số bình quân năm khu vực nông thôn là 0,40%/năm.

Vùng Đông Nam Bộ có tỷ lệ dân số thành thị cao nhất cả nước (62,8%), Trung du và miền núi phía Bắc có tỷ lệ dân số thành thị thấp nhất (18,2%). Các tỉnh có tỷ lệ dân số thành thị cao nhất gồm Đà Nẵng 87,2%, Bình Dương 79,9% và thành phố Hồ Chí Minh 79,2%. Các tỉnh có tỷ lệ dân số thành thị thấp nhất cả nước gồm Bến Tre 9,8%, Thái Bình 10,6% và Bắc Giang 11,4%.



Nguồn: Tổng cục Thống kê

Hình 1.1-2. Cơ cấu dân số thành thị và nông thôn sau 10 năm

Năm 2010 lực lượng lao động chiếm 57,8% dân số cả nước, trong đó tỷ lệ lao động ở thành thị là 32,4% và nông thôn là 73,1%. Đến năm 2019 chiếm 58% dân số cả nước, tỷ lệ lao động ở thành thị là 33,9% và nông thôn chỉ còn 67,6%. Trong 10 năm giai đoạn 2010 – 2019, lực lượng lao động ở Việt Nam đã tăng 5,3 triệu người, trong đó lực lượng lao động nam tăng 3,4 triệu người, nữ tăng 1,9 triệu người.

1.1.3. Tác động của phát triển KT-XH đến nhu cầu đi lại và nhu cầu vận tải

Tốc độ tăng trưởng kinh tế, thu nhập bình quân đầu người, dân số đô thị, lực lượng lao động …. tăng cao, tất cả điều này đều có tác động lớn đến nhu cầu gia tăng đi lại, nhu cầu vận tải cũng như ảnh hưởng đến tình hình trật tự, an toàn giao thông, đặc biệt là giao thông đường bộ.

Kinh tế phát triển song song với việc gia tăng các hoạt động vận tải. Giai đoạn 2012-2019, vận tải hành khách tăng bình quân 8,60%/năm và vận tải hàng hóa tăng bình quân 8,4%/năm. Trong đó, vận tải hành khách bằng đường bộ tăng bình quân 8,61%/năm và luân chuyển tăng 8,0%/năm; vận tải hàng hóa bằng đường bộ tăng 9,33%/năm và luân chuyển tăng 8,9%/năm. Năm 2019, khối lượng vận tải hành khách tiếp tục có sự tăng trưởng mạnh, đạt 4.769 triệu lượt khách, tăng 11,1% và luân chuyển đạt 230,7 tỷ lượt khách.km, tăng 11,7% so với năm 2018. Trong đó, vận tải hành khách bằng đường bộ đạt 4.871,6 triệu lượt khách, tăng 11,5% và luân chuyển đạt 145,6 tỷ lượt khách.km, tăng 11,3% so với năm 2018. Vận tải hàng hóa đạt 1.689,9 triệu tấn, tăng 9,8% và luân chuyển đạt 294,5 tỷ tấn.km, tăng 7,9% so với năm trước. Trong đó, vận tải hàng hóa bằng đường bộ đạt 1.340,5 triệu tấn, tăng 11% và luân chuyển đạt 78,9 tỷ tấn.km, tăng 11,2% so với năm 2018.

Giai đoạn 2012-2019, thị phần đảm nhận của vận tải đường bộ cũng gia tăng, về vận tải hành khách năm 2012 chiếm 93,56 % đến năm 2017 lên đến 94,19% và có xu hướng giảm năm 2019 thị phần đảm nhận vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 93,60% và thị phần vận tải hàng hóa từ 74,69% năm 2012 lên 79,32% năm 2019. Tốc

độ tăng trưởng của vận tải hàng hóa và hành khách cao làm gia tăng áp lực đối với hệ thống KCHT GTVT, ảnh hưởng lớn đối với vấn đề ATGT. Mặc dù, KCHT giao thông đường bộ trong giai đoạn vừa qua có bước phát triển mạnh mẽ nhưng vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu GTVT.

Thu nhập bình quân đầu người tăng nhanh, đời sống của người dân được cải thiện do đó có điều kiện mua sắm các phương tiện giao thông cũng tăng theo, đặc biệt là phương tiện mô tô, xe gắn máy và ô tô con. Hết năm 2019, số lượng mô tô, xe gắn máy sở hữu là 64 xe/100 dân, cao gấp 1,7 lần so với năm 2012 (43 xe/100 dân), gấp 1,8 lần so với năm 2010 (36 xe/100 dân). Sau 20 năm, số lượng mô tô, xe gắn máy trên 100 dân đã tăng gấp 8 lần (năm 2000 là 8 xe/100 dân). Số lượng xe ô tô con trên 100 dân đã tăng gấp 3,3 lần trong vòng 10 năm qua từ 0,64 xe/100 dân năm 2010 tăng lên 2,14 xe/100 dân năm 2019. Xe mô tô, xe gắn máy là phương tiện phổ biến tại các hộ gia đình[2]. Mỗi hộ gia đình sở hữu trung bình 2,4 chiếc xe mô tô, 0,64 xe đạp, 0,25 chiếc xe đạp điện và 0,13 ô tô. Theo tỉnh, thành phố thì Quảng Nam là tỉnh có tỷ lệ sở hữu xe mô tô cao nhất với 2,74 xe mô tô/hộ gia đình và Bình Dương có tỷ lệ sở hữu xe ô tô cao nhất với 1,27 xe ô tô/hộ gia đình. Phân tích tỷ lệ sở hữu theo từng loại phương tiện trong hộ gia đình thì tỷ lệ hộ gia đình có 2 xe mô tô là nhiều nhất với 46%, còn xe ô tô thì hầu hết là sở hữu 1 chiếc (10%), rất ít hộ sở hữu từ 2 chiếc ô tô trở lên. Phân tích tỷ lệ sở hữu đồng thời xe ô tô và xe mô tô trong hộ gia đình thì tỷ lệ hộ gia đình chưa có xe ô tô và có từ 3 xe mô tô trở lên là 50%, 2 xe mô tô là 40%; còn đối với hộ gia đình có 1 xe ô tô thì cũng có từ 3 xe mô tô trở lên là 52%, 2 xe mô tô là 36% và đối với hộ gia đình có từ 2 xe ô tô trở lên cũng sở hữu từ 3 xe mô tô trở lên tương đối cao với 55%, 2 xe mô tô là 22%. Có thể thấy việc sở hữu xe ô tô không ảnh hưởng nhiều đến số lượng xe mô tô trong hộ gia đình.

Cùng với sự phát triển kinh tế xã hội, lực lượng lao động gia tăng và gia tăng dân số sống ở khu vực đô thị làm nhu cầu đi lại của người dân tăng lên nhanh chóng. Kết quả khảo sát tại 10 tỉnh, thành phố trên cả nước[3] cho thấy tần suất đi lại của người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy là 2 lần/ngày chiếm 53,7% và trên 5 lần/ngày là 7,8%. Khoảng cách trung bình đi trong một ngày bằng xe mô tô, xe gắn máy từ 5-10 km chiếm 36%, còn từ 10-20 km là 29,6%. Đối với là ô tô thì tần suất đi lại 2 lần/ngày chiếm 63,8%, và trên 5 lần/ngày là 11,9% với khoảng cách trung bình đi trong một ngày bằng xe ô tô từ 100 - 400 km chiếm 50,5%, còn dưới 50 km là 24,6%. Kết quả khảo sát cho thấy tần suất đi lại trong ngày giữa các đối tượng có sự khác nhau. Như số chuyến đi từ 2 lần/ngày trở xuống ở công nhân là 70%, học sinh – sinh viên là 47,5%, nhu cầu đi lại

[2] Nghiên cứu "Vai trò của xe máy trong hiện tại và tương lai tại Việt Nam" do Trung tâm nghiên cứu GTVT Việt Đức, Trường đại học Việt Đức thực hiện năm 22018. Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM) tài trợ.

[3] Nghiên cứu "Thực trạng công tác đào tạo và sát hạch cấp giấy phép lái xe cho người điều khiển phương tiện cơ giới đường bộ tại Việt Nam và giải pháp cải thiện" do Viện Chiến lược và Phát triển GTVT thực hiện năm 2019 - 2020. Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM) tài trợ.

từ 3- 4 lần/ngày ở học sinh – sinh viên là 33,8% còn công nhân chỉ là 22,4%, còn đi lại trên 5 lần/ngày thì học sinh – sinh viên là 9,8%. Xét tần suất đi lại giữa khu vực đô thị và nông thôn thì nhu cầu đi lại từ 3-4 lần/ngày ở đô thị cao hơn với 36,0%, còn nông thôn là 27,3% và tỷ lệ % đi lại 5 lần/ngày khu vực đô thị cũng cao hơn khu vực nông thôn. Cự ly trung bình một ngày của xe tải và xe khách chủ yếu là từ 100 - 400 km với tỷ lệ lần lượt là 61,6% và 68%, còn xe con chủ yếu là dưới 50km với 46,9%. Nhóm khu vực nông thôn đi từ trên 100 km trở lên chiếm 72,6%, còn khu vực đô thị là 56,1%. Nhìn chung, tần suất đi lại nhiều là của phương tiện xe con và xe khách. Cự ly đi lại xa đối với xe khách và xe tải, cự ly gần đối với ô tô con. Điều này cũng phản ánh đúng với tính chất về công việc và nhu cầu đi lại của các đối tượng theo loại phương tiện.

Từ tình hình phân tích ở trên cho thấy những năm qua, kinh tế - xã hội của nước ta đã phát triển nhanh chóng đi đôi với nó là nhu cầu vận tải gia tăng, đặc biệt là vận tải đường bộ. Mặt khác, điều kiện kinh tế của người dân đã được cải thiện và nâng cao làm cho số lượng phương tiện giao thông, đặc biệt phương tiện cá nhân như mô tô, xe gắn máy và ô tô tăng cao. Cùng với đó, dân số trong độ tuổi lao động tăng, tốc độ đô thị hóa nhanh. Tất cả những yếu tố đó làm tăng nhu cầu đi lại và nhu cầu vận tải. Hệ lụy của nó là làm tăng nguy cơ về tai nạn giao thông, gây ùn tắc giao thông và ô nhiễm không khí do các hoạt động của giao thông vận tải.

1.2. TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.2.1. Tình hình TNGT chung

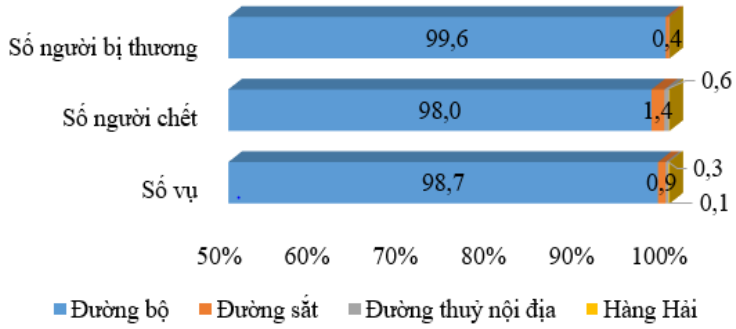
Trung bình hàng ngày ước tính có khoảng 20 - 25 người chết do tai nạn giao thông. Giai đoạn 2012-2019, xảy ra 186.749 vụ TNGT làm chết 69.737 người và bị thương 172.516 người. TNGT giảm trung bình 7,7%/năm về số vụ, giảm 3,6%/năm về số người chết và giảm 11,7%/năm về số người bị thương (Bảng 1.2-1). Năm 2012 là năm đầu tiên giảm số người chết xuống dưới 10.000 người, đến năm 2014 giảm xuống dưới 9.000 người và đến năm 2019 đã giảm xuống dưới 8.000 người .

Bảng 1.2-1. So sánh tình hình TNGT 2012 - 2019

Loại hình giao thông	Số vụ TNGT			Số người chết			Số người bị thương		
	Năm 2012	Năm 2019	Tăng, giảm (%/năm)	Năm 2012	Năm 2019	Tăng, giảm (%/năm)	Năm 2012	Năm 2019	Tăng, giảm (%/năm)
Đường bộ	30.390	17.394	-7,7%	9.509	7.458	-3,4%	32.217	13.569	-11,6%
Đường sắt	454	153	-14,4%	221	126	-7,7%	312	46	-23,9%
Đường thủy nội địa	118	61	-9,0%	108	26	-18,4%	12	9	-4,0%
Hàng Hải	33	18	-8,3%	11	14	3,5%	4	-	-100%
Cả nước	**30.995**	**17.626**	**-7,7%**	**9.849**	**7.624**	**-3,6%**	**32.545**	**13.624**	**-11,7%**

Nguồn: UBATGTQG

Tai nạn giao thông đường bộ là chủ yếu (Hình 1.2-1).

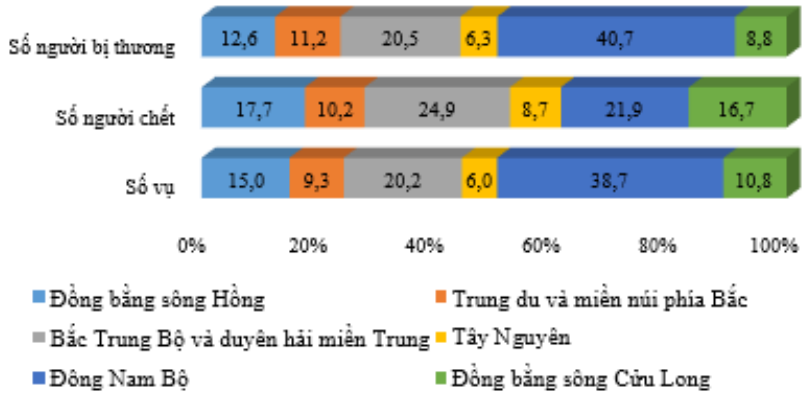


Nguồn: UBATGTQG

Hình 1.2-1 . TNGT theo loại hình giao thông năm 2019

Giai đoạn 2012 – 2019, cả nước xảy ra 184.068 vụ TNGT đường bộ (chiếm 98,56%), làm chết 68.004 người (chiếm 97,51%) và bị thương 171.299 người (chiếm 99,29%); TNGT đường sắt xảy ra 1.716 vụ (chiếm 0,92%), làm 1.166 người chết (chiếm 1,67%) và 1.114 người bị thương (chiếm 0,65%); TNGT đường thủy nội địa xảy ra 791 vụ (chiếm 0,42%), làm 483 người chết (chiếm 0,69%) và 92 người bị thương (chiếm 0,05%); TNGT hàng hải xảy ra 174 vụ (chiếm 0,09%), làm 84 người chết (chiếm 0,12%) và 11 người bị thương (chiếm 0,01%); Hàng không chỉ xảy ra các sự cố, không có TNGT xảy ra.

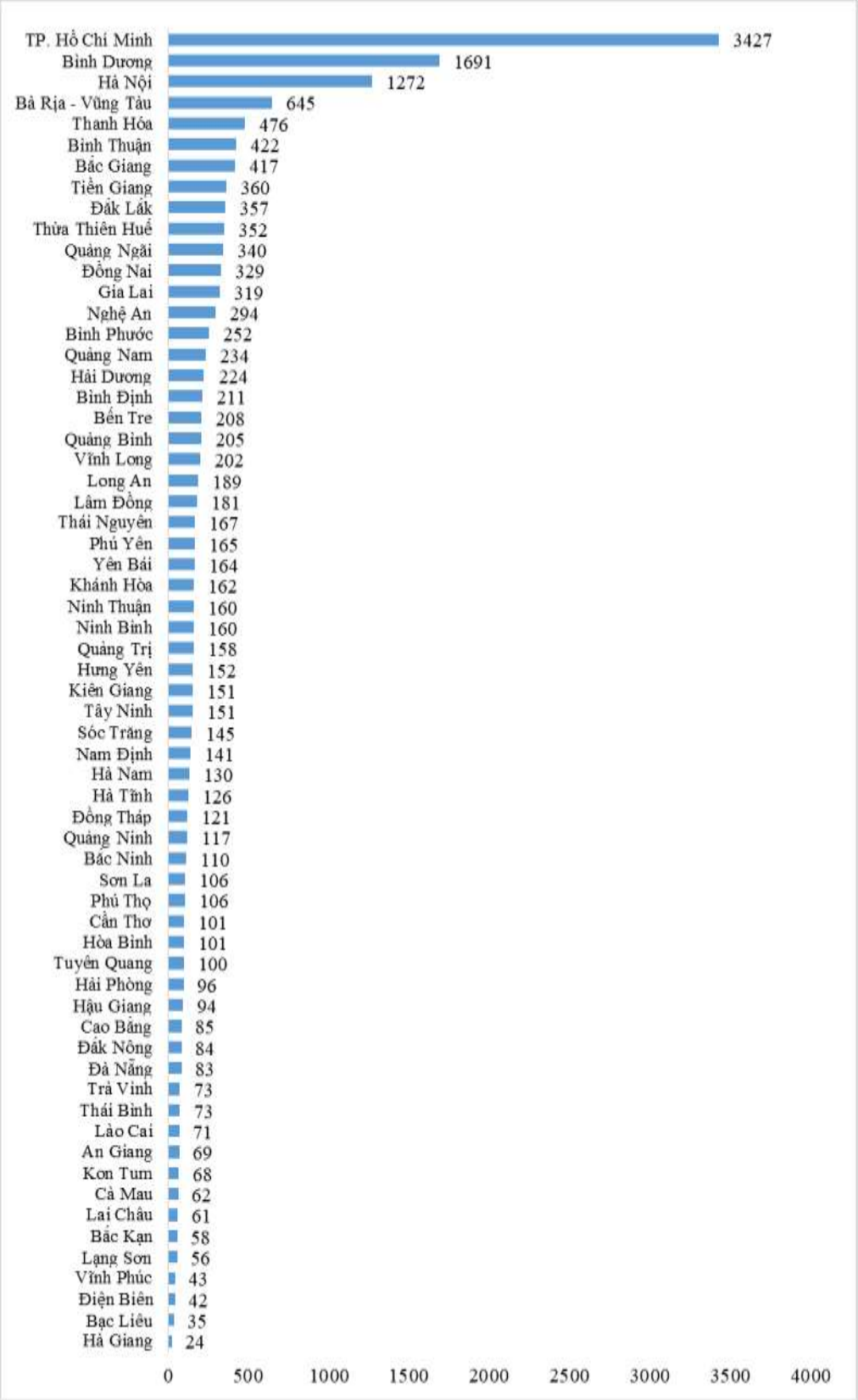
TNGT xảy ra theo khu vực ở Việt Nam tập trung nhiều ở vùng Đông Nam Bộ, Bắc Trung bộ và Duyên hải miền Trung và Đồng bằng sông Hồng. Năm 2019, vùng Đông Nam Bộ là vùng có TNGT xảy ra nhiều nhất, chiếm 38,7% số vụ TNGT và 21,9% số người chết và 40,7% số người bị thương do TNGT toàn quốc; tiếp đến là khu vực Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung; ít nhất là khu vực Tây Nguyên.



Nguồn: UBATGTQG, TDSI

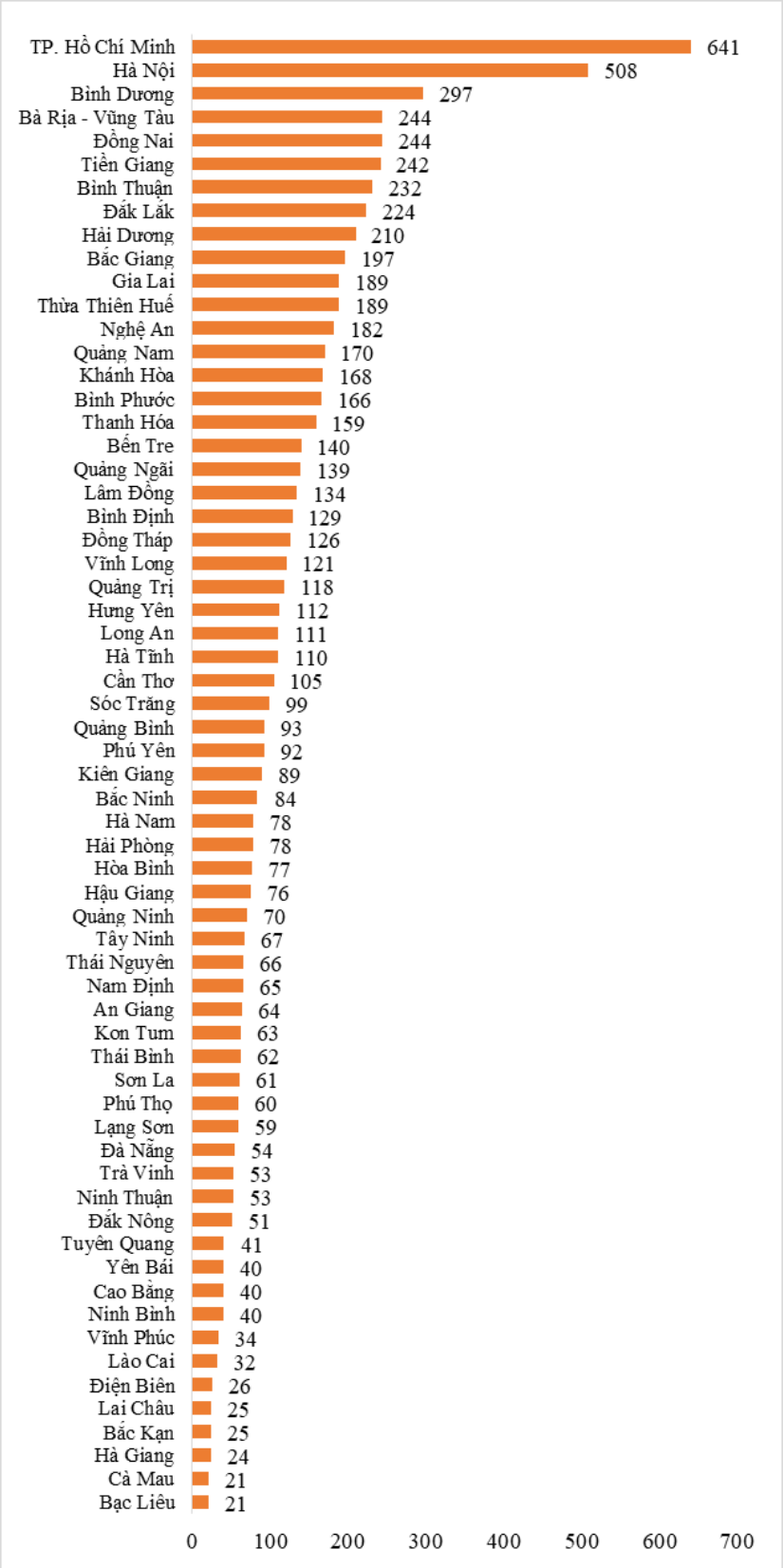
Hình 1.2-2. TNGT theo khu vực năm 2019

Những tỉnh, thành phố xảy nhiều vụ TNGT như Tp. HCM, Hà Nội, Bình Dương, Bà Rịa – Vũng Tàu, Thanh Hóa. Năm 2019, có 55 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có số người chết vì TNGT giảm so với năm 2018, trong đó 22 địa phương giảm trên 10% số người chết (Hình 1.2-3 và Hình 1.2-4). Mặc dù, TNGT giảm khả quan. Tuy nhiên, có nhiều vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng nguyên nhân do lái xe sử dụng ma túy, rượu bia như: Vụ TNGT tại Long An, lái xe conatiner sử dụng ma túy đâm vào 21 xe máy, làm chết 04 người, 19 người bị thương; vụ lái xe tải có ma tuý đâm vào đoàn người đi viếng nghĩa trang ở Hải Dương làm chết 8 người, bị thương 7 người; vụ TNGT tại hầm Kim Liên, Hà Nội, lái xe say rượu gây tai nạn làm chết 02 người; vụ TNGT tại Thái Nguyên khiến 4 người chết, 1 người bị thương, nguyên nhân do xe mô tô chở 5 người đã tự đâm va vào dải phân cách giữa đường, cả 5 nạn nhân đều đang học trường cao đẳng thương mại Thái Nguyên, thời điểm trước khi xảy ra tai nạn, nhóm sinh viên này đi dự sinh nhật bạn và có uống rượu bia...



Nguồn: UBATGTQG, TDSI

Hình 1.2-3. Số vụ TNGT theo tỉnh năm 2019

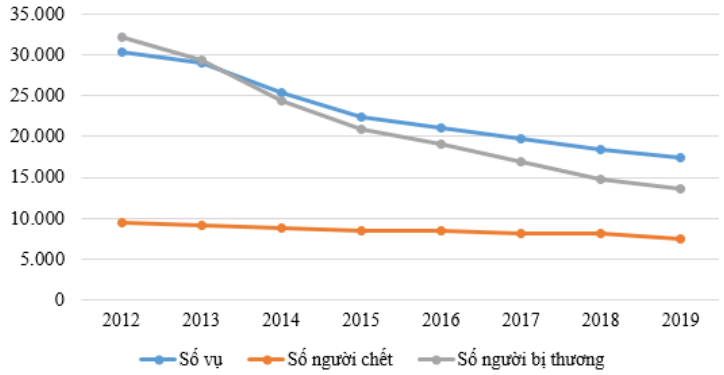


Nguồn: UBATGTQG, TDSI

Hình 1.2-4. Số người chết vì TNGT theo tỉnh năm 2019

1.2.2. Tình hình TNGT đường bộ

Giai đoạn 2012-2019, TNGT đường bộ giảm cả 03 tiêu chí, số vụ TNGT đường bộ giảm 7,7%/năm và số người chết giảm 3,4%/năm và số người bị thương giảm 11,6%/năm. (Hình 1.2-5).



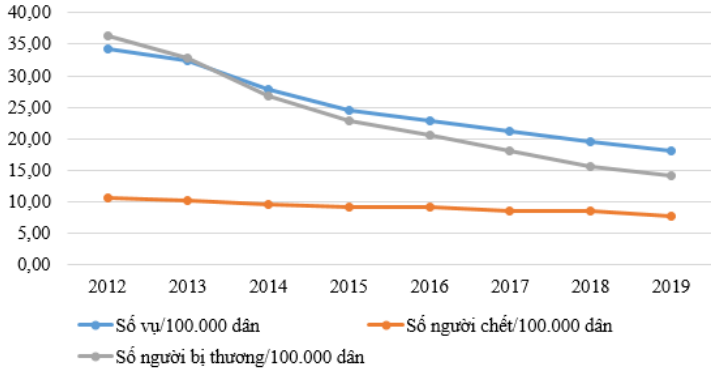
Nguồn: UBATGTQG, TDSI

Hình 1.2-5. Tình hình TNGT đường bộ toàn quốc giai đoạn 2012 – 2019[4]

Năm 2019, đường bộ xảy ra 17.394 vụ, làm chết 7.458 người, bị thương 13.569 người. So với năm 2018 giảm 936 vụ (-5,11%), giảm 595 người chết (-7,39%), giảm 927 người bị thương (-6,39%).

- **Tỷ lệ số người chết /100.000 dân và 10.000 phương tiện**

Số vụ TNGT/100.000 dân gần như đồng nhất với sự dao động về TNGT do dân số tăng trưởng với tỷ lệ thấp. Tỷ lệ số vụ TNGT, số người chết, số người bị thương/100.000 dân đã và đang giảm. Tỷ lệ số người chết trên 100.000 dân đã giảm từ 10,71 năm 2012 xuống còn 7,73 năm 2019 (Hình 1.2-6).

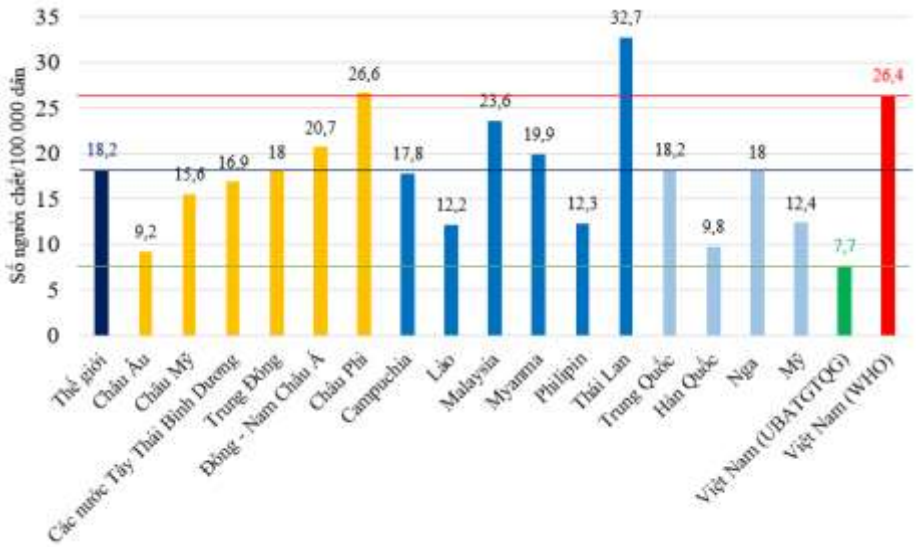


Nguồn: UBATGTQG, TDSI

Hình 1.2-6. Tai nạn giao thông đường bộ/100.000 dân

[4] Từ năm 2012 thống kê cả số vụ va chạm giao thông

Năm 2019, theo số liệu của UBATGTQG, tỷ lệ số người chết do TNGT đường bộ /100.000 dân là 7,7 - thấp hơn cả mức trung bình của Châu Âu, các nước trong khu vực và một số nước như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nga, Mỹ (Hình 1.2-7). Tuy nhiên, theo Báo cáo tình trạng TNGT đường bộ toàn cầu năm 2018 của Tổ chức Y tế Thế giới (WHO), năm 2016, ước tính số người chết do TNGT đường bộ ở Việt Nam là 24.970 người (26,4 người chết/100.000 dân) so với số liệu của UBATGTQG là 8.417 người (9,1 người chết/100.000 dân), tức là số ước tính của WHO gấp 03 lần số báo cáo của Việt Nam.

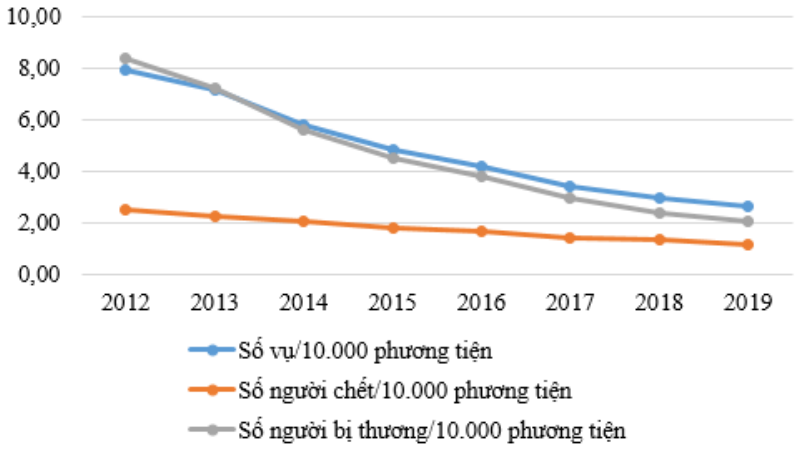


Nguồn: UBATGTQG, WHO

Hình 1.2-7. So sánh tỷ lệ tai nạn giao thông đường bộ/100.000 dân

Nguyên nhân là do đến nay Việt Nam chưa có định nghĩa "chết do TNGT đường bộ" – đa số các nước định nghĩa chết do TNGT đường bộ là chết trong vòng 30 ngày kể từ khi xảy ra tai nạn. Số liệu người chết do TNGT đường bộ ở Việt Nam được thống kê chủ yếu là người chết ngay tại hiện trường, các trường hợp chết trên đường đến bệnh viện hoặc ở bệnh viện hay ở nhà trong vòng 30 ngày được thống kê rất hạn chế. Cơ sở dữ liệu TNGT được thống kê còn hạn chế chưa có kết nối với số liệu của bệnh viện. Vì vậy, mặc dù số người chết do TNGT đường bộ thực tế ở Việt Nam được WHO ước tính chưa có kiểm chứng, tuy nhiên có thể thấy số người chết do TNGT đường bộ ở Việt Nam cao hơn so với số liệu được báo cáo hiện nay.

Số lượng phương tiện trong những năm qua tăng nhanh, năm 2019 đã gấp 2,0 lần so với số lượng phương tiện năm 2010 và gấp 1,7 lần năm 2012. Trong khi đó, số vụ TNGT, số người chết và số người bị thương giảm, dẫn tới tỷ lệ TNGT trên 10.000 phương tiện giảm nhanh (Hình 1.2-7). Tuy nhiên, có sự khác biệt khi so sánh với các nước khác do phương tiện ở Việt Nam chiếm tỷ lệ cao là mô tô, xe gắn máy.



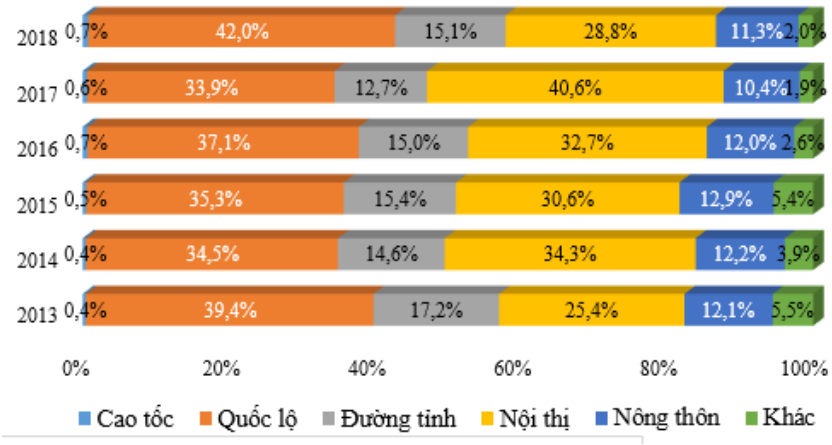
Nguồn: UBATGTQG, TDSI

Hình 1.2-7. Tai nạn giao thông đường bộ/10.000 phương tiện

Dựa trên phân tích mẫu các vụ TNGT đường bộ liên quan đến xe ô tô, mô tô, xe gắn máy, số người chết/10.000 ô tô đã giảm từ 65,3 năm 2010 xuống còn 47,4 năm 2012 và 17,3 năm 2019 và số người chết/10.000 mô tô, xe gắn máy giảm từ 3,6 năm 2010 xuống còn 2,6 năm 2012 và 1,2 năm 2019.

- **TNGT theo vị trí, loại phương tiện, theo độ tuổi, giới tính, thời gian**

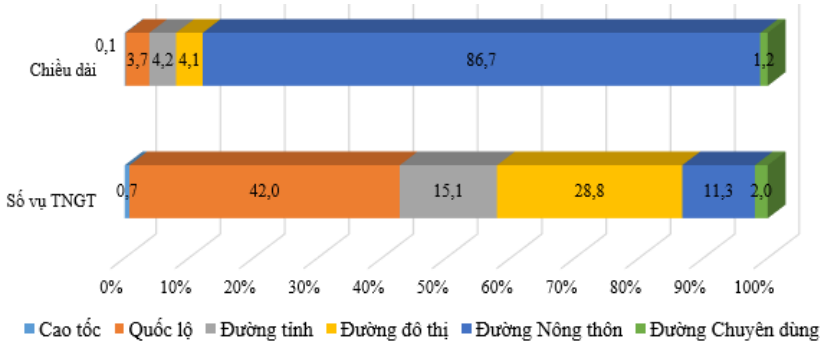
Qua phân tích vị trí xảy ra TNGT đường bộ cho thấy TNGT xảy ra trên các tuyến quốc lộ chiếm tỷ lệ cao nhất từ 34-43% tổng số vụ TNGT đường bộ. Năm 2018, TNGT xảy ra trên quốc lộ chiếm khoảng 42,03% % tổng số vụ (tăng so với tỷ lệ năm 2017, 33,9%) và 0,74% TNGT xảy ra trên đường bộ cao tốc (tăng so với năm 2017, 0,61%); 15,13% TNGT xảy ra trên đường tỉnh; 28,8% TNGT xảy ra trong nội thị (giảm so với năm 2017, 40,6%) (Hình 1.2-8).



Nguồn: UBATGTQG

Hình 1.2-8. Vị trí xảy ra TNGT đường bộ

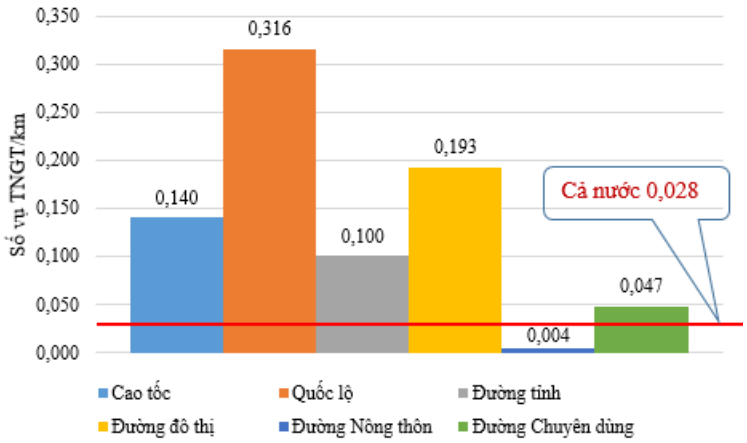
Xét về chiều dài, tổng số km đường cao tốc và quốc lộ chiếm 3,8%, đường tỉnh chiếm 4,2% và đường đô thị chiếm 4,1%. Tuy nhiên, TNGT lại xảy ra chủ yếu trên các loại đường này với khoảng 0,7% số vụ TNGT xảy ra trên đường cao tốc, 42% vụ TNGT trên quốc lộ, 15,1% trên đường tỉnh và khoảng 28,8% trên đường đô thị.



Nguồn: UBATGTQG, TDSI

Hình 1.2-9. So sánh tỷ lệ về chiều dài, số vụ TNGT của các loại đường năm 2018

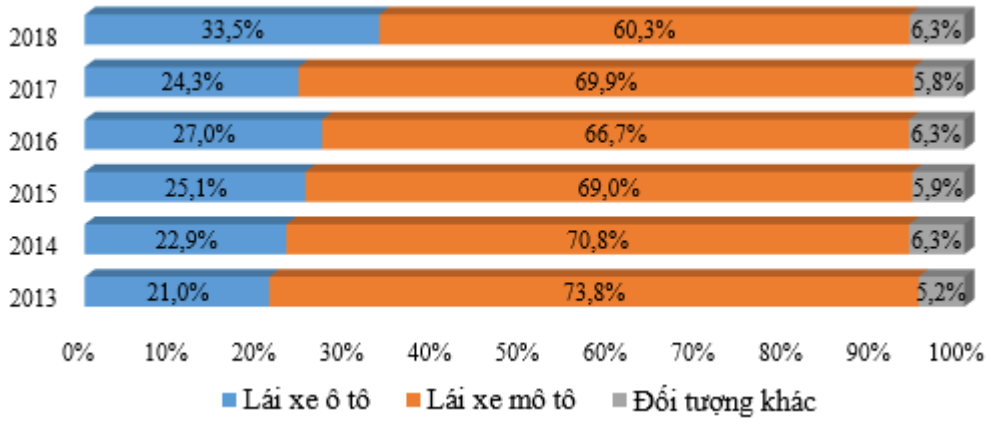
Xét về tỷ lệ phần trăm số vụ TNGT xảy ra thì nhiều nhất là trên đường đô thi, quốc lộ sau đó đến đường tỉnh. Khi xét đến tỷ lệ số vụ TNGT trên 1km đường thì chỉ số này cao nhất ở quốc lộ tiếp đến là đường đô thị, đường cao tốc rồi đến đường tỉnh. Trong đó, đường quốc lộ cao gấp 3,1 lần so với đường tỉnh. Như vậy, về mức độ nguy hiểm của tình hình TNGT, cần phải tập trung các giải pháp đối với đường quốc lộ và đường đô thị.



Nguồn: TDSI

Hình 1.2-10. Tỷ lệ TNGT/km của các loại đường năm 2018

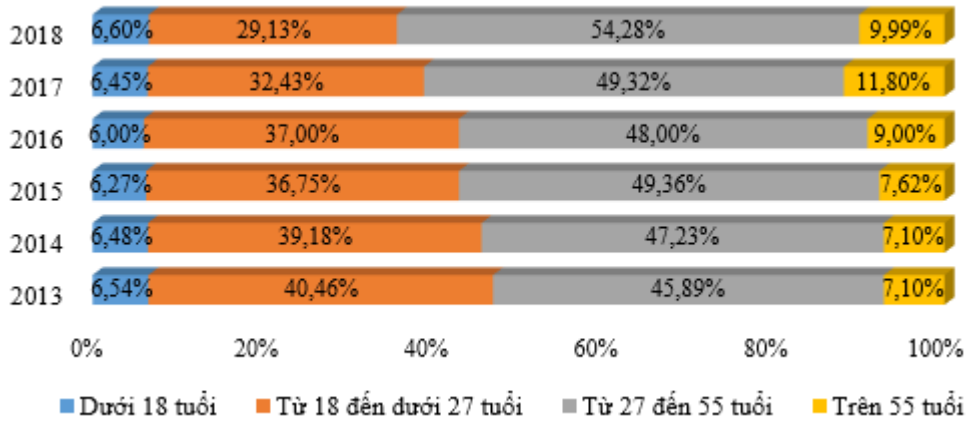
TNGT liên quan đến xe mô tô, xe gắn máy chiếm từ 60% ÷ 71% tổng số vụ, liên quan đến ô tô chiếm từ 22%÷34% và các phương tiện khác khoảng 6% (Hình 1.2-11).



Nguồn: UBATGTQG

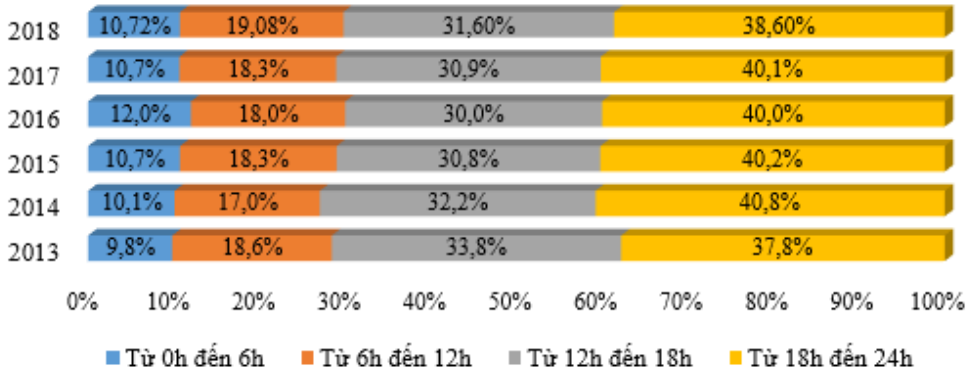
Hình 1.2-11. Tỷ lệ TNGT liên quan đến loại phương tiện

Độ tuổi người tham gia giao thông trong các vụ TNGT đường bộ chủ yếu là từ 27 đến 55 tuổi (năm 2018 là 54% và năm 2017 chiếm 49%) (Hình 1.2-12).



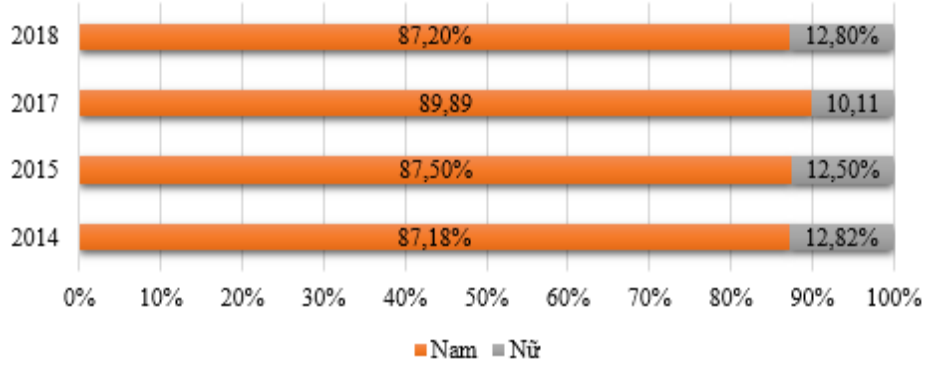
Hình 1.2-12. Tỷ lệ TNGT theo độ tuổi

TNGT thường xảy ra vào buổi chiều và buổi tối. Tập trung nhiều nhất vào thời gian từ 19h – 22h.



Hình 1.2-13. Tỷ lệ TNGT theo thời gian trong ngày

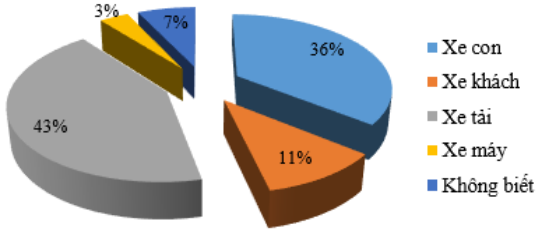
87-90% số vụ TNGT liên quan đến nam giới.



Hình 1.2-14. Tỷ lệ TNGT theo giới tính

- **TNGT trên đường bộ cao tốc**

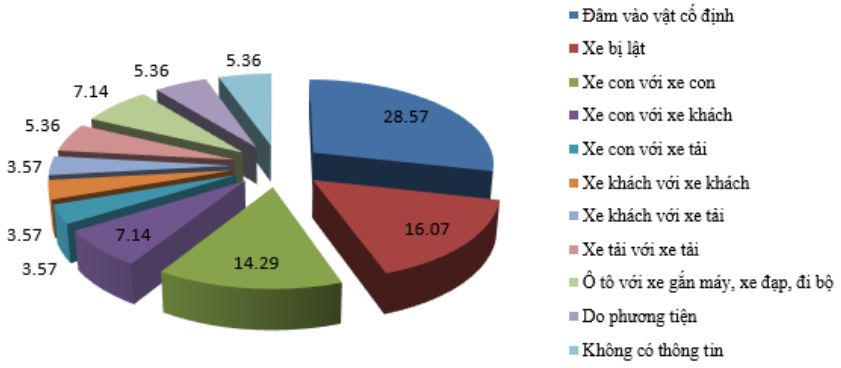
Phương tiện chính gây ra TNGT trên đường bộ cao tốc là xe tải với 43%[5], tiếp đến là xe ôtô con với 36%, xe khách là 11%. Mặc dù đường bộ cao tốc cấm xe gắn máy nhưng vẫn có xe gắn máy đi vào đường bộ cao tốc, có 3% số vụ tai nạn xảy ra do xe mô tô, xe gắn máy (Hình 1.2-15).



Nguồn:VEC, TDSI

Hình 1.2-15. Phương tiện gây TNGT trên đường bộ cao tốc

Loại hình TNGT trên đường bộ cao tốc xảy ra chủ yếu là đâm vào vật cố định (tôn lượn sóng, bó vỉa,...) trên đường (chiếm 29%); tiếp đến là xe bị lật (16%) do chở quá tải hoặc bị nổ lốp, mất lái (Hình 1.2-16).



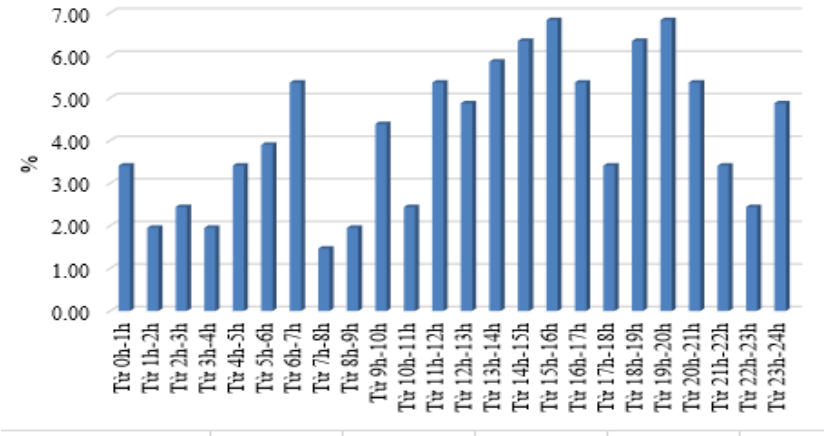
Nguồn:VEC, TDSI

Hình 1.2-16. Loại tai nạn giao thông trên đường bộ cao tốc

[5] Phân tích 205 vụ TNGT trên các, tuyến cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình, Hà Nội – Lào Cai, Hà Nội – Thái Nguyên, Hồ Chí Minh – Trung Lương, Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây.

Tai nạn giao thông trên đường bộ cao tốc chủ yếu là giữa các phương tiện đi cùng chiều, chiếm 48,78%, phương tiên đi ngược chiều chiếm 5,37%.

Thời gian xảy ra tai nạn chủ yếu vào khoảng thời gian từ 12h-16h và từ 18h-20h.

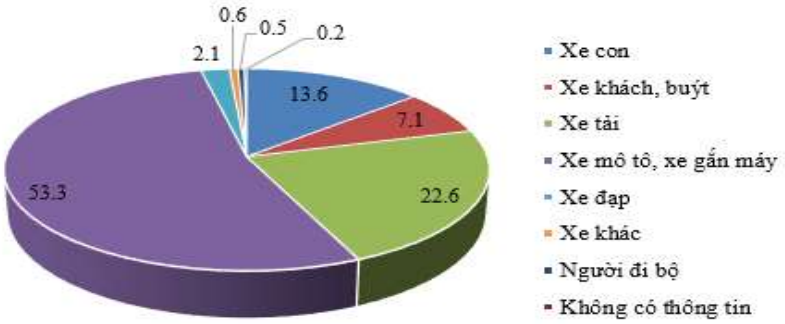


Nguồn:VEC, TDSI

Hình 1.2-17. Thời gian xảy ra tai nạn giao thông trên đường bộ cao tốc

- **TNGT trên quốc lộ**

Phương tiện gây ra tai nạn chủ yếu là xe mô tô, xe gắn máy (chiếm 53,3%)[6], xe tải (chiếm 22,6%) và xe con chiếm 13,6% (Hình 1.2-18).

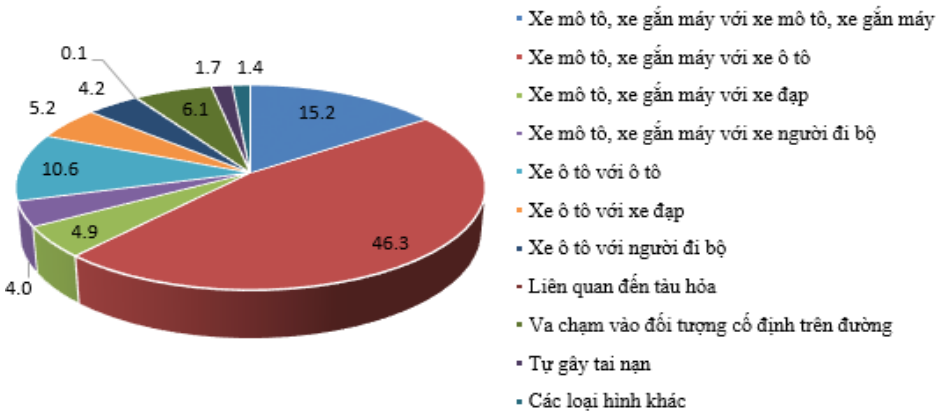


Nguồn: CA huyện dọc các QL, TDSI

Hình 1.2-18. Phương tiện gây TNGT trên đường quốc lộ

Hình thức TNGT chủ yếu là mô tô, xe gắn máy với xe ô tô (chiếm 46,3%), xe mô tô, xe gắn máy với mô tô, xe gắn máy (chiếm 15,2%) và xe ô tô với xe ô tô chiếm 10,6%.

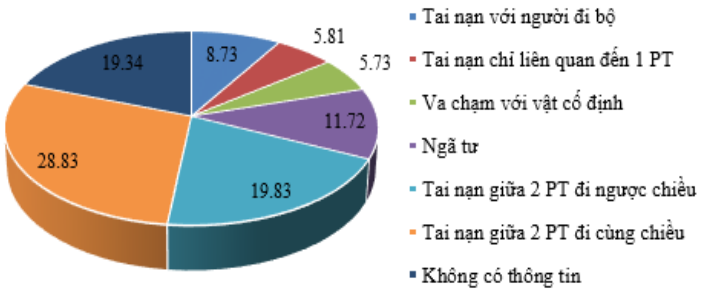
[6] Phân tích 8.073 vụ TNGT trên các quốc lộ 3, 5, 10, 18, 51 và quốc lộ 1 (đoạn Hà Nội – Nghệ An)



Nguồn: CA huyện dọc các QL, TDSI

Hình 1.2-19. Hình thức TNGT trên quốc lộ

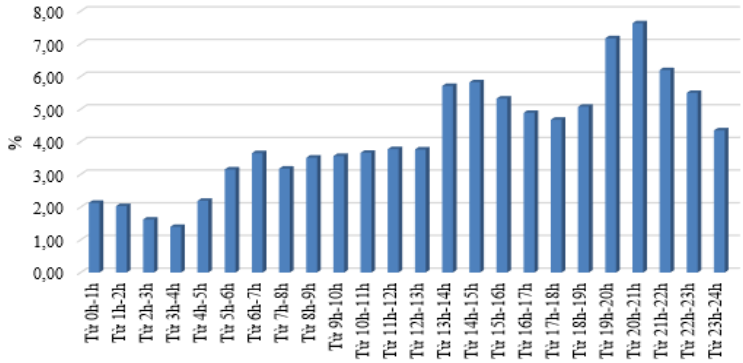
Tai nạn giữa các phương tiện đi ngược chiều vẫn xảy ra nhiều (19,83%), tai nạn do va chạm với vật cố định trên đường chiếm 5,73% (va chạm với xe đang đỗ trên đường, súc vật, vỉa hè, cây, biển báo, vật liệu công trường,…) và lỗi tai nạn chỉ liên quan đến phương tiện đó như: xe lao ra khỏi đường, tự ngã chiếm 5,81% (Hình 1.2-20).



Nguồn: CA huyện dọc các QL, TDSI

Hình 1.2-20. Loại hình TNGT trên quốc lộ

Thời gian xảy tai nạn nhiều nhất là vào buổi tối từ 19h đến 23h, tiếp đến là từ 13h-16h (Hình 1.2-21).

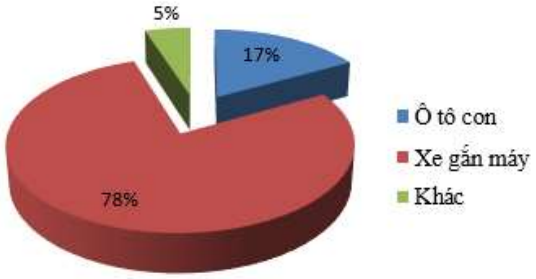


Nguồn: CA huyện dọc các QL, TDSI

Hình 1.2-21. Thời gian xảy ra TNGT trên quốc lộ

- **TNGT trên đường GTNT**

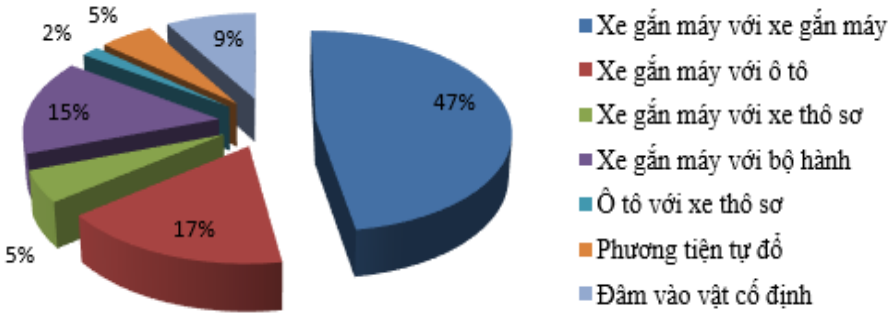
Phương tiện chính gây tai nạn giao thông trên các tuyến đường nông thôn là xe gắn máy, chiếm 78% tổng số vụ tai nạn[7]; do ô tô chiếm 17%, còn lại là do các phương tiện khác như xe đạp, người đi bộ.



Nguồn: CA huyện, TDSI

Hình 1.2-22. Phương tiện gây TNGT trên đường nông thôn

Hình thức tai nạn giao thông trên đường giao thông nông thôn có tỷ lệ cao nhất là xe mô tô, xe gắn máy với xe mô tô, gắn máy, tiếp đến là xe gắn máy với ô tô và người bộ hành. Ngoài ra còn một tỷ lệ không nhỏ do phương tiện tự đổ (5%) và đâm vào vật cố định (9%) (Hình 1.2-23).



Nguồn: CA huyện, TDSI

Hình 1.2-23. Hình thức tai nạn giao thông trên đường nông thôn

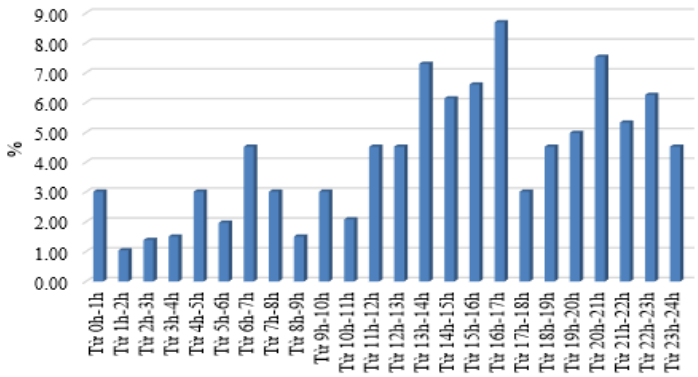
Tỷ lệ tai nạn giữa hai phương tiện đi ngược chiều chiếm tỷ lệ cao với 41% tổng số vụ TNGT nông thôn. Tiếp đến là TNGT liên quan đến người đi bộ và do hai phương tiện đi cùng chiều (Hình 1.2-24).

[7] Phân tích 836 vụ TNGT xảy ra trên các tuyến đường nông thôn.

Nguồn: CA huyện, TDSI

Hình 1.2-24. Loại tai nạn giao thông trên đường nông thôn

Thời gian xảy ra tai nạn trên đường GTNT chủ yếu từ 13h-17h và 20h – 23h.



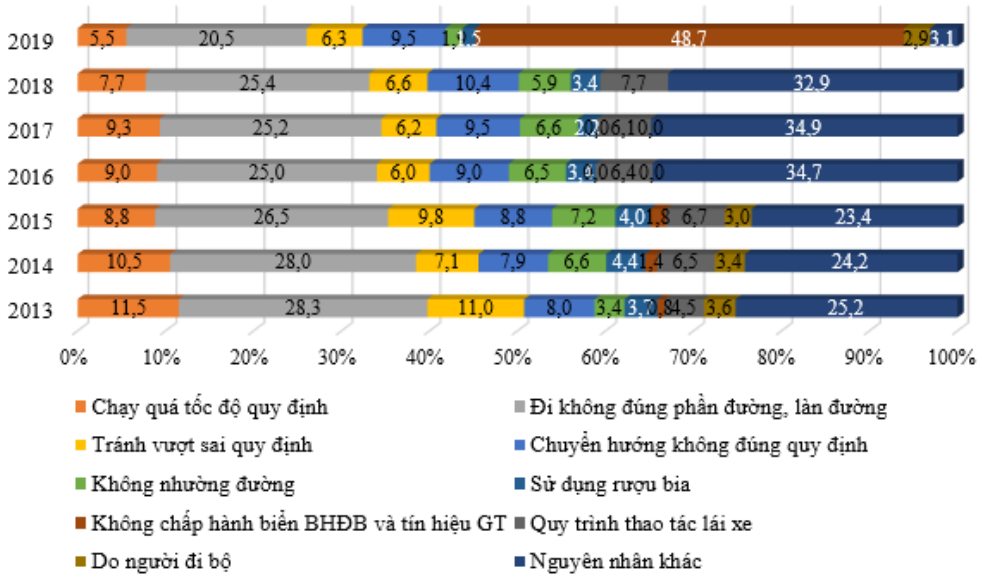
Nguồn: CA huyện, TDSI

Hình 1.2-25. Thời gian tai nạn giao thông trên đường nông thôn

TNGT theo giới tính thì nam giới chiếm tỷ lệ cao, khoảng 97% và nữ giới khoảng 3%. Xét số vụ TNGT theo tuần thì thứ 2, thứ 7 và chủ nhật có tỷ lệ TNGT cao nhất (từ 17% đến 19,5%); theo tháng thì tháng 2 (đây là thời điểm vào dịp Tết Nguyên đán), là tháng có số vụ TNGT cao nhất (cao gấp hơn 2 lần so với tháng 1).

1.2.3. Nguyên nhân TNGT đường bộ

TNGT do đi không đúng phần đường, làn đường chiếm khoảng 20-28%, chạy quá tốc độ quy định chiếm khoảng 6 - 12%, chuyển hướng không đúng quy định chiếm khoảng 8 - 10%, ngoài ra các lỗi không nhường đường, vượt xe sai quy định, sử dụng rượu bia cũng chiếm tỉ lệ đáng kể (3 – 5%).



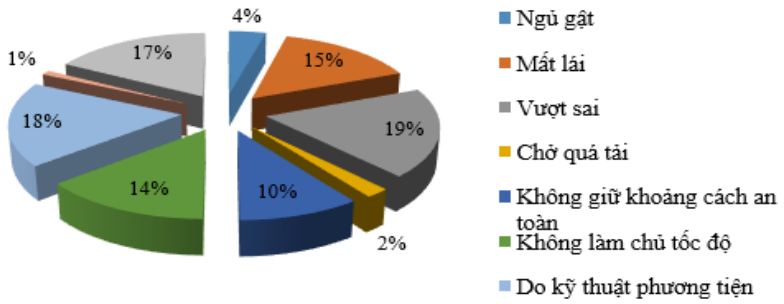
Nguồn: UBATGTQG

Hình 1.2-26. Nguyên nhân tai nạn giao thông đường bộ

- **Nguyên nhân TNGT trên đường bộ cao tốc**

Nguyên nhân gây tai nạn trên đường bộ cao tốc là do: ngủ gật (chiếm khoảng 4%), mất lái (chiếm khoảng 15%), vượt sai quy định (khoảng 19%), không giữ khoảng cách an toàn (khoảng 10%), không làm chủ tốc độ (khoảng 14%). Nguyên nhân do phương tiện (chiếm khoảng 18%) chủ yếu là do nổ lốp, hỏng hệ thống điện, chết máy (Hình 1.2-27).

Nguyên nhân chính gây ra TNGT trên đường bộ cao tốc là do ý thức của người tham gia giao thông. Tuy nhiên, những lỗi vượt sai quy định, không giữ khoảng cách an toàn, không làm chủ tốc độ ở đây kết hợp với kiến thức người lái về các quy định tốc độ, khoảng cách an toàn còn hạn chế cho thấy nguyên nhân không hẳn là ý thức mà do người điều khiển phương tiện còn thiếu kiến thức và kỹ năng khi tham gia giao thông.

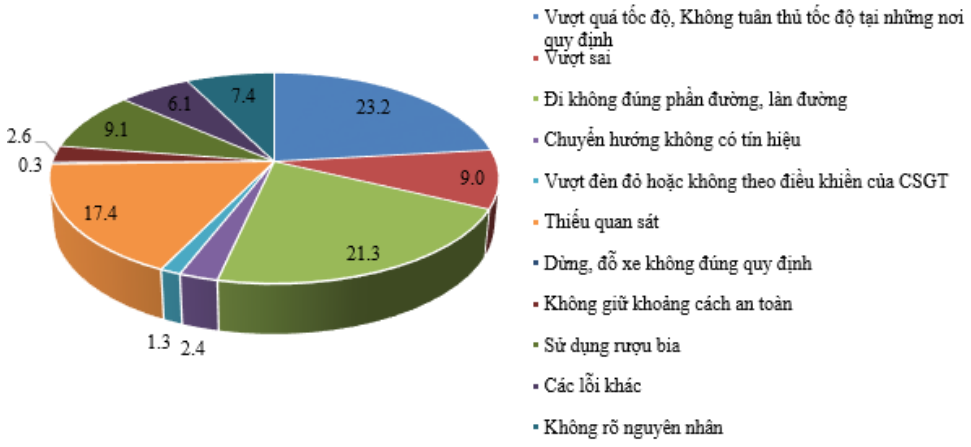


Nguồn:VEC, TDSI

Hình 1.2-27. Nguyên nhân tai nạn giao thông trên đường bộ cao tốc

- **Nguyên nhân TNGT trên quốc lộ**

Nguyên nhân TNGT trên quốc lộ là do: không tuân thủ tốc độ (23,2%), đi không đúng phần đường, làn đường (21,3%), thiếu quan sát (17,4%), sử dụng rượu bia (9,1%), vượt sai (9,0%), chuyển hướng (2,4%), vượt đèn đỏ (1,3%) và các lỗi khác (Hình 1.2-28).



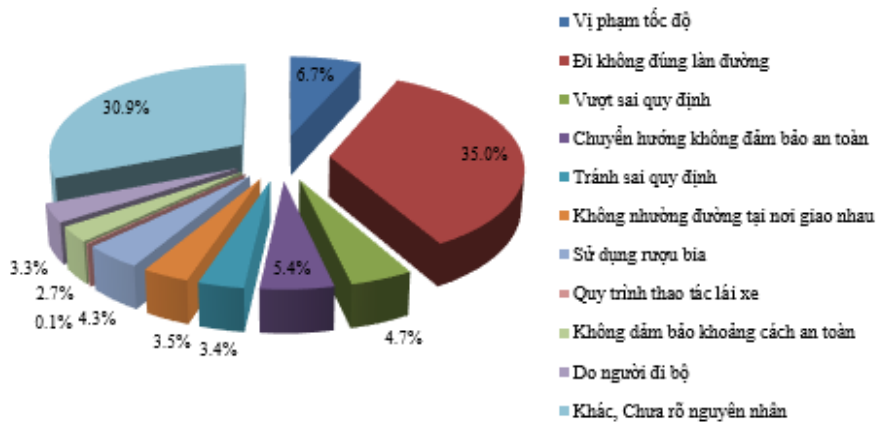
Nguồn: CA huyện dọc các QL, TDSI

Hình 1.2-28. Nguyên nhân TNGT trên quốc lộ

Cũng tương tự như trên, nguyên nhân TNGT trên đường quốc lộ với các lỗi nhiều nhất là không tuân thủ tốc độ, đi không đúng phần đường, làn đường, chuyển hướng thiếu quan sát ngoài nguyên nhân do ý thức thì kiến thức và kỹ năng của người điều khiển cũng là nguyên nhân dẫn đến TNGT và vấn đề này cũng liên quan mật thiết đến công tác đào tạo lái xe.

- **Nguyên nhân TNGT trên đường GTNT**

Với giao thông nông thôn, lỗi gây TNGT chủ yếu do ý thức người tham gia giao thông và cũng giống như đường quốc lộ, các lỗi như sau: đi sai làn đường (35%), vượt quá tốc độ (6,7%), chuyển hướng không đảm bảo an toàn (5,4%), vượt sai quy định (4,7%), sử dụng rượu, bia (4,3%), không bảo đảm khoảng cách an toàn (2,7%)… (Hình 1.2-29).



Nguồn: CA huyện, TDSI

Hình 1.2-29. Nguyên nhân TNGT trên các tuyến đường nông thôn

Theo kết quả phân tích trên cho thấy, lỗi gây TNGT đường bộ chủ yếu do ý thức người tham gia giao thông, lỗi do điều kiện KCHT đường bộ chiếm không đáng kể. Trên thực tế, số liệu này phản ánh không đúng tình hình thực tế do đến nay Việt Nam vẫn chưa xây dựng được một cơ sở dữ liệu TNGT đầy đủ và hiện đại; công tác điều tra, phân tích xác định nguyên nhân TNGT ở nước ta còn nhiều bất cập; hầu hết nguyên nhân xảy ra TNGT được xác định đều là các nguyên nhân đơn lẻ do một trong 3 yếu tố gây ra là con người, phương tiện và điều kiện đường. Trên thực tế, theo các nghiên cứu của các nước cho thấy phần lớn các vụ TNGT đường bộ xảy ra là do từ 2 yếu tố trở lên. TNGT do một yếu tố chiếm tỷ lệ không cao đặc biệt là do điều kiện đường bộ hay điều kiện phương tiện. Tại Việt Nam, qua các phân tích nguyên nhân TNGT như trên ta thấy mới chỉ là các nguyên nhân đơn lẻ, và chủ yếu là các nguyên nhân liên quan tới ý thức của người tham gia giao thông, còn các nguyên nhân do phương tiện, điều kiện kết cấu hạ tầng hầu như không thống kê được hoặc thống kê được rất ít. Còn các nguyên nhân tai nạn do kết hợp nhiều yếu tố hầu như không thống kê được. Có thể thấy rằng, nếu nguyên nhân tai nạn giao thông tại Việt Nam được phân tích kỹ và đầy đủ các nguyên nhân thì nguyên nhân TNGT do kết cấu hạ tầng ở Việt Nam cao hơn nhiều so với số liệu phân tích hiện có.

- **Nguyên nhân tai nạn giao thông của một số vụ tai nạn nghiêm trọng trở lên[8]**

Phân tích 68 vụ TNGT đã được khởi tố, điều tra và kết luận thành án (là các vụ TNGT nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng) với 147 người chết và bị thương 132 người. Trong đó có 34 vụ truy tố làm 84 người chết và 48 người bị thương. Và có 01 vụ TNGT làm 05 người chết, có 29 vụ có 03 người chết, 17 vụ có 02 người chết và 21 vụ có 01 người chết (21 vụ TNGT nghiêm trọng; 17 vụ TNGT rất nghiêm

[8] Số liệu từ Công an các huyện thuộc Hà Giang, Đà Nẵng, Gia Lai, Đồng Nai, TP.HCM

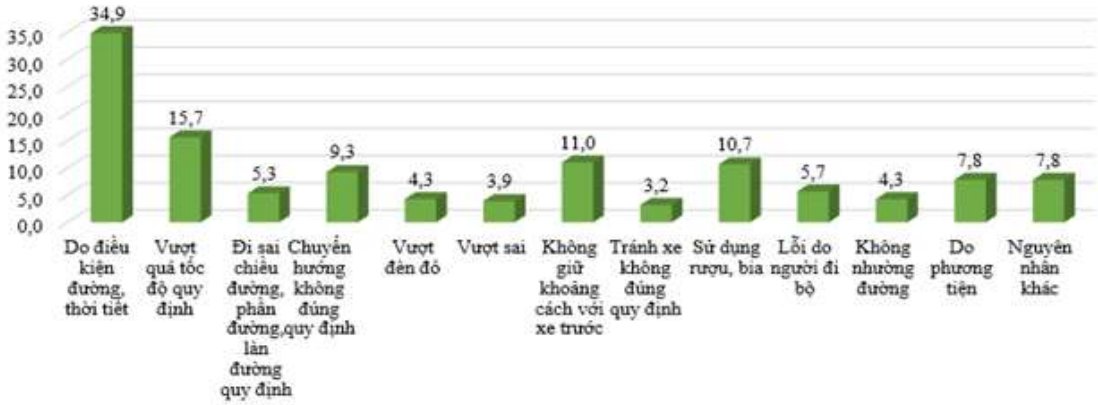
trọng; 30 vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng). Nguyên nhân gây ra TNGT chủ yếu là do không làm chủ tốc độ, giữ khoảng cách an toàn và đi sai phần đường, làn đường (Hình 1.2-30).

Nguồn: CA huyện, TDSI

Hình 1.2-30. Nguyên nhân TNGT của một số vụ TNGT nghiêm trọng trở lên

- **Nguyên nhân TNGT qua khảo sát, phỏng vấn người điều khiển phương tiện**

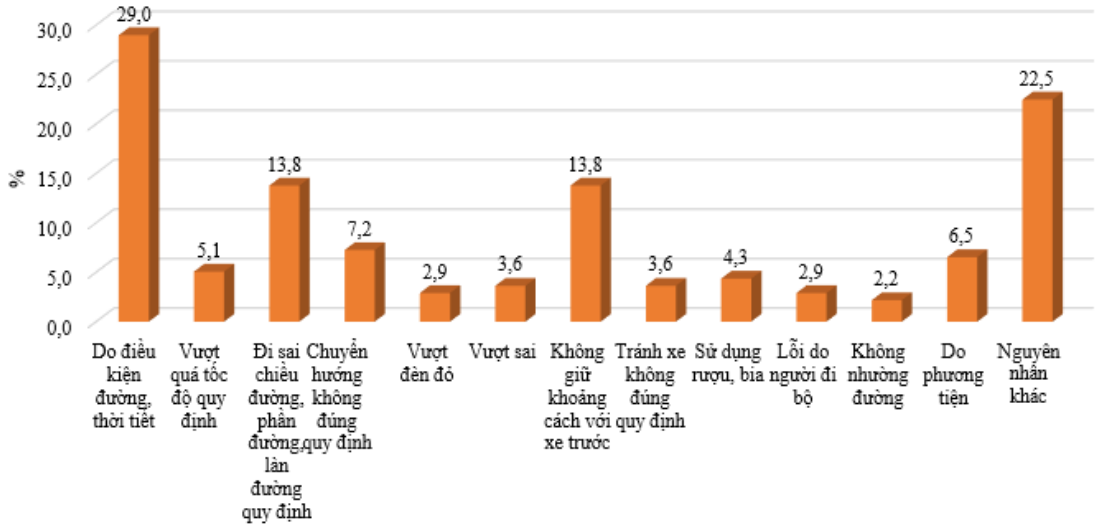
Qua khảo sát, phỏng vấn 1.545 người điều khiển ô tô và mô tô, xe gắn máy, có 27% lái xe đã từng bị TNGT. Các vụ TNGT đó theo đánh giá của người lái mô tô, xe gắn máy chủ yếu là do điều kiện đường, thời tiết; vượt quá tốc độ quy định; không giữ khoảng cách an toàn; sử dụng rượu bia và chuyển hướng không đứng quy định (Hình 1.2-31).



Nguồn: Nhóm nghiên cứu TDSI

Hình 1.2-31. Nguyên nhân TNGT của người điều khiển mô tô, xe gắn máy

Theo đánh giá của người lái xe ô tô, nguyên nhân các vụ TNGT họ đã bị chủ yếu là do điều kiện đường, thời tiết; không giữ khoảng cách an toàn với xe trước; đi sai chiều đường, phần đường, làn đường quy định; chuyển hướng không đúng quy định; vượt quá tốc độ quy định (Hình 1.2-32).



Nguồn: Nhóm nghiên cứu TDSI

Hình 1.2-32. Nguyên nhân TNGT của của người điều khiển ô tô

Nhìn chung, giai đoạn 2012-2019, TNGT đường bộ giảm cả 03 tiêu chí hàng năm, số vụ TNGT đường bộ giảm 7,7%/năm, số người chết giảm 3,4%/năm và số người bị thương giảm 11,6%/năm. Tỷ lệ số người chết trên 100.000 dân đã giảm từ 10,71 năm 2012 xuống còn 7,73 năm 2019. Để có được kết qua này là nhờ có sự tham gia của cả hệ thống chính trị, của toàn dân, toàn xã hội, trước hết là của các cơ quan nhà nước với các giải pháp mạnh, đột phá, đồng bộ và ý thức của người tham gia giao thông từng bước được cải thiện. Tuy nhiên, mục tiêu của "Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030" là hàng năm giảm 5 ÷ 10% số người chết do tai nạn giao thông đường bộ chưa đạt được và cũng không đạt mục tiêu giảm 50% số người chết do TNGT đường bộ theo Nghị quyết của Đại hội đồng Liên hiệp quốc về "Thập kỷ hành động vì an toàn đường bộ" giai đoạn 2011 – 2020.

1.3. TÌNH HÌNH TUYÊN TRUYỀN, GIÁO DỤC ATGT

1.3.1. Hiện trạng ý thức người tham gia giao thông

a) Kiến thức, kỹ năng và hành vi của người tham gia giao thông

Đánh giá kiến thức, kỹ năng và hành vi của người tham gia giao thông qua các kết quả khảo sát do Viện Chiến lược và Phát triển GTVT thực hiện từ năm 2015 đến 2019 cho thấy mức độ hiểu biết kiến thức, kỹ năng tham gia giao thông an toàn của người tham gia giao thông còn hạn chế.

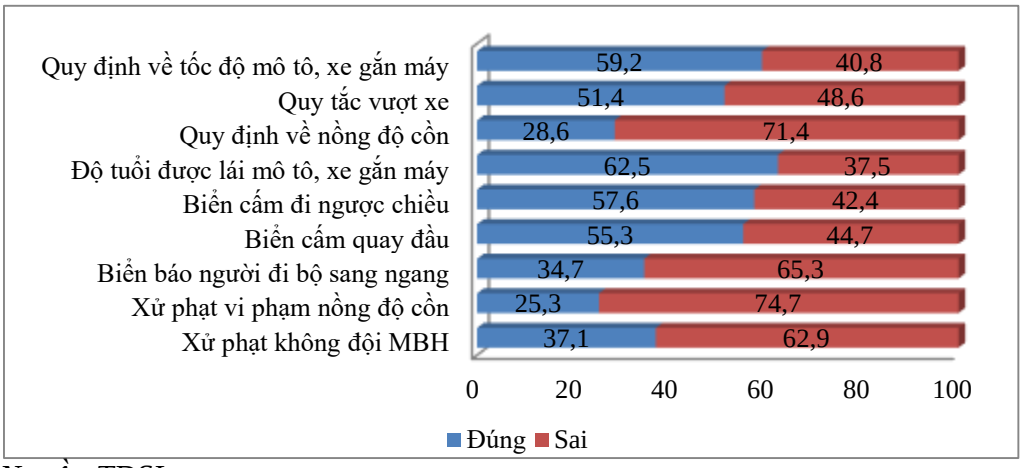
Kết quả khảo sát kiến thức và kỹ năng thông qua phỏng vấn 815 công nhân là người điều khiển xe máy tại 10 khu công nghiệp, cụm công nghiệp của 05 tỉnh, thành phố[9] cho kết quả (Hình 1.3-1):

- 47,5% – 48,6% trả lời sai về các quy định và quy tắc giao thông đường bộ như quy tắc vượt xe, quy định độ tuổi được điều khiển mô tô, xe gắn máy, quy định về tốc độ tối đa cho phép đối với mô tô, xe gắn máy trong khu vực đông dân cư.

- 71,4% trả lời sai về quy định về nồng độ cồn cho phép khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

- 42,4% - 44,7% trả lời sai về biển báo (biển báo cơ bản người tham gia giao thông bằng xe mô tô, xe gắn máy cần phải biết): như biển cấm đi ngược chiều, cấm quay đầu, đường người đi bộ sang ngang,…

- 62,9% - 74,7% trả lời sai về mức xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi không đội mũ bảo hiểm, sử dụng chất có cồn khi điều khiển phương tiện,..



Nguồn:TDSI

Hình 1.3-1. Khảo sát ý thức của công nhân khi tham gia giao thông

Về hành vi khi tham gia giao thông của công nhân: Qua điều tra quan sát công nhân tham gia giao thông ngay tại khu vực gần các KCN, CCN vào giờ đi làm và tan ca cho thấy có 5,3% không đội mũ bảo hiểm; 11% chở quá số người quy định; 37% đi ngược chiều[10]; 25% xe đạp dàn hàng 3, hàng 4; 90% đi bộ qua đường không đúng nơi quy định[11]. Các lỗi vi phạm chủ yếu là đi ngược chiều, chở quá số người quy định,…đây có thể đánh giá là thiếu kỹ năng tham gia giao thông, chưa nhận thức được những rủi ro khi tham gia giao thông.

[9] KCN Quang Minh, Bắc Thăng Long, CCN Phú Thị - Hà Nội, KCN Phố Nối - Hưng Yên, KCN Quế Võ, CCN Phong Khê - Bắc Ninh, KCN Nam Cấm - Nghệ An, KCN Linh Trung - TP. HCM, KCN Biên Hòa, Amata - Đồng Nai
[10] KCN Lai Vu - Hải Dương, KCN Phố Nối - Hưng Yên, KCN Nam Thăng Long - Hà Nội
[11] KCN Quế Võ - Bắc Ninh, KCN Nam Thăng Long - Hà Nội, KCN Linh Trung - TPHCM

Phỏng vấn lái xe tại bến xe khách (Miền Tây, Mỹ Đình, Nước Ngầm), doanh nghiệp vận tải thương mại tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh với tổng số 219 phiếu. Nội dung điều tra ý thức lái xe với các nội dung sau: kiến thức, nhận thức về ATGT trên đường bộ cao tốc; hành vi của lái xe đối với các quy định về bảo đảm ATGT đường bộ cao tốc; kỹ năng xử lý tình huống giao thông. Kết quả 5% lái xe không nhận thức được mức độ nguy hiểm khi vượt quá tốc độ cho phép; 72% lái xe đã từng vượt quá tốc độ cho phép (4% thường xuyên; 23% khi đường vắng và 45% thỉnh thoảng); 20% lái xe bị tác động, ảnh hưởng khi điều khiển phương tiện (13% về sức ép thời gian, 4% bị ảnh hưởng bởi người thân và hành khách; 3% là mệt mỏi); 7% lái xe không giữ được bình tĩnh khi xe mất phanh, mất lái; 17% lái xe giữ được bình tĩnh khi xe mất phanh, mất lái nhưng không biết cách xử lý.

Phỏng vấn lái xe tại 15 doanh nghiệp vận tải của 05 tỉnh có tuyến cao tốc chạy qua gồm: Hà Nội, Lào Cai, Hải Phòng, TP HCM, Đồng Nai với 355 phiếu . Các nội dung phỏng vấn gồm: kiến thức, nhận thức về quy tắc giao thông, xử lý vi phạm…Kết quả 72-86% lái xe nắm được các quy định, quy tắc khi tham gia giao thông trên đường bộ cao tốc; 63% lái xe thường xuyên kiểm tra trước khi đi vào đường bộ cao tốc; 83% lái xe luôn giữ khoảng cách an toàn khi đi trên đường bộ cao tốc; 65% lái xe đã từng vượt quá tốc độ cho phép (4% thường xuyên; 26% khi đường vắng và 35% thỉnh thoảng); 26% lái xe bị tác động, ảnh hưởng khi điều khiển phương tiện. (15% về sức ép thời gian, 8% bị ảnh hưởng bởi người thân và hành khách; 3% là mệt mỏi).

Các phân tích trên cho thấy các lái xe nắm bắt khá rõ các quy định, quy tắc lái xe trên đường bộ cao tốc nhưng ý thức chấp hành pháp luật ATGT ĐB của nhiều lái xe còn chưa cao. Lỗi vi phạm chủ yếu của các lái xe trên đường bộ cao tốc là chạy quá tốc độ quy định, không giữ khoảng cách an toàn, vượt sai quy định, lùi xe trên đường một chiều, đi không đúng phần đường, làn đường; xe khách cố tình dừng, đỗ, đón trả khách dọc đường, không đúng nơi quy định; lái xe không chú ý kiểm tra phương tiện trước khi đi trên đường bộ cao tốc nên các thường gặp các sự cố như nổ lốp, xe chết máy.

Thực hiện phỏng vấn người dân sống dọc tuyến cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên, Hà Nội – Lào Cai, Hồ Chí Minh – Trung Lương với tổng số 206 phiếu. Nội dung điều tra kiến thức, nhận thức về an toàn giao thông trên đường bộ cao tốc; hành vi của người dân đối với các quy định về bảo đảm an toàn giao thông đường bộ cao tốc. Kết quả cho thấy 2% người được phỏng vấn thường xuyên đi xe máy vào đường cao tốc, 20% số người trả lời thỉnh thoảng đi xe máy vào đường cao tốc, lý do chủ yếu là để đi nhanh, tiện hơn (67%), 6% do đường chính xấu, phải vòng xa; 55,3 % số người được hỏi trả lời không biết quy định cấm xe máy đi vào đường cao tốc, 46,1% không biết phá hoại hành lang ATGT sẽ bị xử phạt hành chính. Từ kết quả điều tra trên ta thấy ý thức của người dân sống dọc các tuyến cao tốc chưa cao. Người dân thường tự ý mở rào tạo lối đi, đi

xe gắn máy, xe đạp, đi bộ, chăn thả gia súc, bán hàng quán và nước mui, bắt xe khách trên đường cao tốc. Mặc dù đã được tuyên truyền, nhắc nhở nhưng tình trạng vi phạm trên vẫn diễn ra thường xuyên và có xu hướng tăng.

Thực hiện khảo sát, phỏng vấn 1.028 người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy và 517 người điều khiển xe ô tô tại 10 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương[12] và phân tích kết quả phỏng vấn người lái xe cho thấy kiến thức của người điều khiển mô tô trên thực tế còn rất hạn chế. Đặc biệt, kiến thức về hệ thống báo hiệu giao thông, kỹ năng tham gia giao thông, văn hóa giao thông và quy định về tốc độ phương tiện khi tham gia giao thông. Đối với người điều khiển ô tô, kiến thức cao hơn nhiều so với người điều khiển mô tô. Tuy nhiên, trên thực tế vẫn còn nhiều hạn chế. Đặc biệt, kiến thức về hệ thống báo hiệu giao thông, kỹ năng tham gia giao thông, văn hóa giao thông và quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của phương tiện khi tham gia giao thông.

Chỉ có 56% người điều khiển mô tô trả lời đúng ở mức trên trung bình đối với các câu hỏi về kiến thức, kỹ năng và hành vi người điều khiển phương tiện. Trong đó, có 7% số người trả lời đúng 100% các câu hỏi. Con số này với người lái ô tô tương ứng là 74% và 17,1%. Theo số năm kinh nghiệm thì kiến thức, kỹ năng của người lái mô tô tăng dần. Trong khi đó người lái ô tô tăng dần đến 20 năm kinh nghiệm, trên 20 năm kinh nghiệm kiến thức, kỹ năng lại giảm. Điều đó có thể lý giải là do người lái chủ quan, tự tin quá hoặc ngại cập nhật kiến thức, kỹ năng.

Người lái mô tô trả lời sai nhiều nhất là câu hỏi về biển báo giao thông với 53,1%. Kiến thức của người điều khiển mô tô về hai phần "Biển báo giao thông" và "Kỹ năng tham gia giao thông" còn thấp, dưới 50% tổng số người trả lời đúng. Đây là những phần cần phải được tăng cường hơn trong nội dung đào tạo. Đối với người lái ô tô, trả lời sai nhiều nhất là câu hỏi về biển báo với 42,6% trả lời sai và câu hỏi về tốc độ và khoảng cách của phương tiện với 41,6%. Xét theo hạng GPLX thì tỷ lệ trả lời đúng các câu hỏi kiến thức của người lái xe tải là thấp nhất.

Nhóm nghiên cứu đã tiến hành sát hạch thí điểm lý thuyết cho 44 người lái mô tô, kết quả không ai đạt (đúng từ 16/20 câu trở lên). Cũng tương tự với 30 người lái ô tô, không có ai đạt (đúng từ 26/30 câu trở lên).

Trong khi đó, tai nạn giao thông (TNGT) do mô tô, xe gắn máy gây ra chiếm 67% -74% tổng số vụ, do ô tô chiếm 21%-27% và các đối tượng khác khoảng 6%. Qua phân tích nguyên nhân các vụ TNGT đường bộ cho thấy: TNGT do đi không đúng phần đường, làn đường chiếm khoảng 25-28%, chạy quá tốc độ quy định chiếm khoảng 7-11%, chuyển hướng không đúng quy định chiếm khoảng 8-10%, ngoài ra các lỗi không nhường đường, vượt xe sai quy định, sử dụng rượu bia cũng chiếm tỉ lệ đáng kể. Có thể

[12] Thái Nguyên, Hà Giang, TP. Hà Nội, Hưng Yên, Nghệ An, TP. Đà Nẵng, Gia Lai, TP.Hồ Chí Minh, Đồng Nai, TP. Cần Thơ

thấy những nguyên nhân gây TNGT ở đây đều có liên quan đến mức độ hiểu biết, kiến thức của người điều khiển phương tiện kém. Các lỗi chạy quá tốc độ do không biết quy định về tốc độ, không biết biển báo, quy định về khoảng cách an toàn. Đi sai làn đường, phần đường, chuyển hướng không đúng quy định … ngoài yếu tố ý thức thì thiếu kỹ năng của người lái là nguyên nhân gây TNGT. Nhiều vụ TNGT xảy ra do người điều khiển xe máy chuyển hướng đi vào điểm mù của ô tô gây nên. Điều này do người lái không nhận biết được điểm mù của phương tiện. Những vấn đề này khi rà soát nội dung giảng dạy còn thiếu nhiều cần phải được bổ sung.

Kết quả khảo sát 1.028 người điều khiển mô tô cho thấy lỗi vi phạm nhiều nhất là "Sử dụng điện thoại khi điều khiển phương tiện" với 46,9% là "Thỉnh thoảng vi phạm" và 2,8% là "Thường xuyên vi phạm"; lỗi "Lái xe sau khi sử dụng rượu bia" chiếm 30,2% với tần suất là "Thỉnh thoảng vi phạm" và 1,6% là "Thường xuyên vi phạm"; lỗi vi phạm ít nhất là "Không nhường đường cho người đi bộ hoặc xe khác" với 15,8% là "Thỉnh thoảng vi phạm" và 2,8% là "Thường xuyên vi phạm". Nguyên nhân của những vi phạm này, gồm :

- Lỗi "Vượt quá tốc độ quy định": Nguyên nhân vi phạm được người vi phạm đưa ra là vì "Có việc gấp" với 49,2% và do "Đường vắng" là 38%.

- Lỗi "Vượt đèn đỏ" : do "Có việc gấp" là 39,5%, do "Đường vắng" là 29,9% còn "Không để ý" là 24,5% và do "Bố trí đèn đỏ bất cập" là 11,5%.

- Lỗi "Đi ngược chiều" do "tránh phương tiện, vật cản trên đường" là 27,2% và "Tổ chức giao thông bất cập" là 18,2%; lỗi "Đi sai làn đường, phần đường" thì có đến 48% là "do tránh phương tiện, vật cản trên đường" và 10,8% là do "Tổ chức giao thông bất cập".

- Lỗi "Lái xe sau khi sử dụng rượu, bia": do "Cảm thấy vẫn điều khiển được phương tiện an toàn", tiếp đến là do "Không có điều kiện đi bằng phương tiện khác" với 27,9% và 16,6% là do "Không kiểm soát được bản thân".

- Lỗi "Không nhường đường cho người đi bộ hoặc xe khác" do "Đường đông" 31,4% và "Người đi bộ không đi đúng quy định" 30,8% và có 11% là do "Không biết quy định phải nhường đường".

- Lỗi "Tránh xe, vượt xe không đúng quy định": có đến 57,9% nguyên nhân vi phạm là do "Có việc gấp" và 21,5% là do "Không biết quy đinh/kỹ năng". Có 19,1% là "Do thời tiết" nên vi phạm.

- Lỗi "Sử dụng điện thoại khi điều khiển phương tiện": đây là lỗi mà người tham gia giao thông vi phạm nhiều nhất trong số 10 lỗi. "Do yêu cầu công việc" chiếm 51,5%

và do "Cảm thấy vẫn điều khiển phương tiên an toàn" là 47,4% và có tới 2,7% là do "Không biết quy định".

- Lỗi "Không đội mũ bảo hiểm khi điều khiển phương tiện": do "Cự ly đi lại ngắn" chiếm 81,1%.

Về cơ bản, hầu hết người điều khiển mô tô đều nhận thức được nguy hiểm và những rủi ro gây TNGT do các lỗi vi phạm trên. 71,2% người điều khiển giao thông bị "Ảnh hưởng nhiều" do "Hiểu được hậu quả vi phạm" kế đến là 52% người điều khiển giao thông bị "Ảnh hưởng nhiều" do "Xử phạt trực tiếp của CSGT". Nhắc nhở của cha, mẹ người thân và cộng đồng có ảnh hưởng ít đến việc từ bỏ vi phạm của người điều khiển phương tiện mô tô.

Kết quả khảo sát 517 người điều khiển ô tô cho thấy lỗi "Sử dụng điện thoại khi điều khiển phương tiện" với 56,9% là "Thỉnh thoảng vi phạm" và 1,5% là "Thường xuyên vi phạm". Lỗi "Dừng, đỗ xe không đúng quy định" với 39,7% là "Thỉnh thoảng vi phạm" và 1,9% là "Thường xuyên vi phạm". Lỗi "Lái xe sau khi sử dụng rựu bia" chiếm 9,1% trong đó tần suất "Thỉnh thoảng vi phạm" là 8,5% và "Thường xuyên vi phạm" là 0,6%. Lỗi vi phạm ít nhất là lỗi "Đi ngược chiều" với 2,7% là "Thỉnh thoảng vi phạm" và 0,6% là "Thường xuyên vi phạm". Nguyên nhân của những vi phạm này, gồm:

- Lỗi "Vượt quá tốc độ quy định": do "Không thấy báo hiệu về tốc độ" chiếm 30,4% và do "Đường vắng" là 28,1%.

- Lỗi "Vượt đèn đỏ" : do "Có việc gấp" là 33,3%, "Đường vắng" là 23,3% còn "Không để ý" là 20% và do "Bố trí đèn đỏ bất cập" là 26,7%.

- Lỗi "Đi ngược chiều" : do "Tổ chức giao thông bất cập" chiếm 35,3%, do "tránh phương tiện, vật cản trên đường" là 29,4%.

- Lỗi "Đi sai làn đường, phần đường" : 46,7% là "do tránh phương tiện, vật cản trên đường" và 18,5% là do "Tổ chức giao thông bất cập".

- Lỗi "Lái xe sau khi sử dụng rượu, bia": do "Cảm thấy vẫn điều khiển được phương tiện an toàn", chiếm 50%, tiếp đến là do "Không kiểm soát được bản thân" với 28,1% và do "Không có điều kiện đi bằng phương tiện khác" với 12,5%.

- Lỗi "Không nhường đường cho người đi bộ hoặc xe khác" là do "Đường đông" (chiếm 46,8%) và "Người đi bộ không đi đúng quy định" (chiếm 31,9%) và có 2,1% là do "Không biết quy định phải nhường đường".

- Lỗi "Tránh xe, vượt xe không đúng quy định": có đến 58,0% nguyên nhân vi phạm là do "Có việc gấp" và 8,6% là do "Không biết quy đinh/kỹ năng". Có 11,1% là "Do thời tiết" nên vi phạm.

- Lỗi "Dừng, đỗ không đúng quy định": 31,2% là do "Không thấy có báo hiệu hoặc khuất tầm nhìn"; có 27,9% là do "Không có chỗ đỗ xe hoặc chỗ đỗ ở xa" và 17,7% nguyên nhân vi phạm là do "Có việc gấp" và 5,6% là do "Không để ý"; có 2,3% là "Không biết quy định" nên vi phạm.

- Lỗi "Sử dụng điện thoại khi điều khiển phương tiện": "Do yêu cầu công việc" với 64,9% và do "Cảm thấy vẫn điều khiển phương tiên an toàn" là 36,4% và có 1,0% là do "Không biết quy định".

- Lỗi "Không thắt dây an toàn": do "Cự ly đi lai ngắn" với 82,7%; do thấy "Không cần thiết" là 46,4% và nguyên nhân do "không có dây an toàn" chiếm 7,2%.

Hầu hết người điều khiển ô tô đều nhận thức được rủi ro khi vi phạm các lỗi trên. Tuy nhiên, để từ bỏ các lỗi trên thì 58,8% người điều khiển giao thông bị "Ảnh hưởng nhiều" do "Xử phạt trực tiếp của CSGT" và 76,0% người điều khiển giao thông bị "Ảnh hưởng nhiều" do "Hiểu được hậu quả vi phạm" và chỉ có 30,8% người điều khiển giao thông bị "Ảnh hưởng nhiều" do "Người tham gia giao thông, cộng đồng nhắc nhở".

Tất cả những lý do trên cho thấy, bản thân người lái chưa hiểu biết về các yếu tố rủi ro khi tham gia giao thông như chạy quá tốc độ, vượt đèn đỏ do đường vắng. Càng đường vắng thì TNGT càng rễ xảy ra và tăng mức độ nghiêm trọng. Hay lái xe chưa tự chủ được bản thân khi tham gia giao thông với lý do vi phạm là do có việc gấp.

1.3.2. Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT đường bộ

Giai đoạn 2010-2019, công tác phối hợp tuyên truyền, giáo dục, phổ biến pháp luật nâng cao nhận thức của xã hội, của người tham gia giao thông được các bộ, ngành, các tổ chức chính trị - xã hội, các đoàn thể quan tâm chỉ đạo, nhiều hoạt động tuyên truyền được tổ chức đồng loạt với quy mô cả nước tạo được dấu ấn và sự quan tâm của xã hội đến công tác đảm bảo TTATGT, cụ thể:

- Uỷ ban ATGT Quốc gia phối hợp với các bộ, ngành, đoàn thể thực hiện các Chương trình tuyên truyền về trật tự, ATGT, như: với Uỷ ban Trung ương MTTQ Việt Nam về "Vận động toàn dân tham gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông" và gắn với cuộc vận động "Toàn dân đoàn kết xây dựng đời sống văn hoá ở khu dân cư"; với Hội Nông dân Việt Nam đẩy mạnh cuộc vận động "Nông dân tham gia bảo đảm TTATGT"; với Hội Liên hiệp Phụ nữ Việt Nam về cuộc vận động "Phụ nữ tham gia bảo đảm TTATGT vì hạnh phúc của mỗi gia đình"; với Hội Cựu chiến binh Việt Nam về thực hiện cuộc vận động "Cựu chiến binh Việt Nam tham gia giữ gìn TTATGT"; với Trung ương Hội Chữ thập đỏ Việt Nam về tăng cường công tác tuyên truyền an toàn giao thông và sơ cấp cứu nạn nhân TNGT tại cộng đồng giai đoạn 2013-2018; với Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam về "Tuyên truyền, vận động CNVCLĐ tham gia giữ gìn TTATGT". Ký kết với Bộ Thông tin và Truyền thông về công tác tuyên truyền bảo đảm TTATGT;

Ký với Thông tấn xã Việt Nam, Đài Tiếng nói Việt Nam, Đài Truyền hình Việt Nam về nâng cao hiệu quả tuyên truyền ATGT. Ký với Bộ Giáo dục và Đào tạo về "Tăng cường công tác giáo dục kiến thức an toàn giao thông trong trường học giai đoạn 2013-2018"; với Bộ Y tế về "Tăng cường công tác y tế nhằm giảm thiểu thiệt hại TNGT". Ký với Giáo hội Phật giáo Việt Nam đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giáo dục, vận động "Tăng Ni, Phật tử tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông"; với Hội đồng Giám mục Việt Nam triển khai chương trình "Chức sắc, tu sĩ, tín đồ công giáo tham gia bảo đảm, trật tự ATGT"; với Uỷ ban Dân tộc về "Tăng cường tuyên truyền, giáo dục, vận động đồng bào các dân tộc tham gia bảo đảm TTATGT.

- Các doanh nghiệp tham gia công tác tuyên truyền bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, như: với Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam về chương trình nghiên cứu ATGT; với Hiệp hội Bia-Rượu-Nước giải khát Việt Nam về "Tuyên truyền, vận động phòng chống lạm dụng rượu, bia đối với người điều khiển phương tiện cơ giới đường bộ"; với Công ty ôtô Toyota Việt Nam về chương trình phối hợp đảm bảo TTATGT giai đoạn 2015-2018; với Công ty Bảo hiểm Prudential Việt Nam triển khai Chương trình "Vòng tay nhân ái chia sẻ nỗi đau tai nạn giao thông"...

Từ năm 2012 đến nay, hưởng ứng "Ngày thế giới tưởng niệm nạn nhân tử vong do tai nạn giao thông" do Liên hợp quốc phát động, Ủy ban ATGT Quốc gia lần đầu tiên tổ chức và xây dựng kế hoạch triển khai trên toàn quốc.

Ủy ban an toàn giao thông Quốc gia phối hợp với Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam tổ chức Hội nghị sơ kết 5 năm thực hiện Chương trình phối hợp "Tiếp tục đẩy mạnh hoạt động tuyên truyền, vận động về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đối với cán bộ, công nhân, viên chức lao động giai đoạn 2014 – 2018" và ký chương trình phối hợp giai đoạn 2019-2024; phối hợp với Liên đoàn ô tô Quốc tế (FIA) và Tập đoàn Vin Group tổ chức "Lễ phát động chiến dịch An toàn giao thông #3500 sinh mạng" đồng thời công bố việc "Việt Nam cam kết thực hiện các Mục tiêu giảm thiểu tai nạn giao thông của Liên Hiệp quốc"; chương trình phối hợp với Bộ Giáo dục và Đào tạo về "Tăng cường công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học cho học sinh, sinh viên giai đoạn 2019-2024".

Đài Truyền hình Việt Nam, Đài Tiếng nói Việt Nam và Thông tấn xã Việt Nam thường xuyên chỉ đạo các kênh sóng của Đài tăng cường thời lượng tuyên truyền, cập nhật và cung cấp các thông tin về tình hình TTATGT, nhiều chuyên mục an toàn giao thông đã được xây dựng nhằm cung cấp các tin tức, vấn đề liên quan đến giao thông và tai nạn giao thông, tiêu biểu là chuyên mục "Chào buổi sáng" của Đài Truyền hình Việt Nam, chuyên mục "Giờ cao điểm" của kênh VOV Giao thông Quốc gia; chuyên mục "Văn hoá giao thông" của Truyền hình Thông tấn,... đã kịp thời đưa tin về tình hình

TTATGT trong các bản tin thời sự hàng ngày, cảnh báo các nguy cơ cao gây TNGT, hướng dẫn các biện pháp phòng tránh TNGT trong đợt cao điểm.

Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch phối hợp với Ủy ban ATGT Quốc gia, các cơ quan chức năng liên quan đã xây dựng, công bố tiêu chí về "Văn hóa giao thông" và triển khai thực hiện.

Bộ Công an đã phối hợp chặt chẽ với các cơ quan thông tin đại chúng, các tổ chức xã hội và các đoàn thể đẩy mạnh các hoạt động tuyên truyền, vận động, phát động phong trào "Toàn dân tham gia bảo đảm TTATGT", gắn với các phong trào: "Toàn dân bảo vệ an ninh Tổ quốc", "Toàn dân đoàn kết xây dựng đời sống văn hoá ở khu dân cư"… Phối hợp với các cơ quan báo chí và các đơn vị có liên quan tổ chức tuyên truyền, tiếp tục phối hợp với tập đoàn báo Mainichi triển khai Cuộc thi sáng tác khẩu hiệu "Doraemon với An toàn giao thông" và tổ chức các lớp học về ATGT theo chương trình "Doraemon với ATGT" tại Việt Nam.

Bộ GTVT đã phối hợp với Đài Truyền hình Việt Nam, Đài Tiếng nói Việt Nam, và các cơ quan thông tấn, báo chí ở Trung ương, địa phương để tuyên truyền, phổ biến các quy định về bảo đảm TTATGT, đồng thời, đã tổ chức nhiều hội nghị, hội thảo, các cuộc phát động tuyên truyên, phổ biến pháp luật về TTATGT như: tổ chức Hội nghị quốc tế về "Chiến lược bảo đảm trật tự ATGTQG đến năm 2020 và tầm nhìn 2030"; Hội thảo về việc Việt Nam chính thức tham gia hai Công ước quốc tế: Công ước giao thông đường bộ 1968 và Công ước biển báo, tín hiệu 1968 để đưa ra kế hoạch sửa đổi Luật GTĐB và các quy định có liên quan; Hội nghị phòng, chống tai nạn giao thông đường thủy nội địa, đuối nước trẻ em; Hội nghị tập huấn nghiệp vụ thanh tra chuyên ngành và xử phạt vi phạm hành chính...

Năm 2019, Bộ GTVT đã phối hợp với triển khai chương trình Roadshow có chủ đề "Cơ sở hạ tầng an toàn và chất lượng cao" với sự tham gia của các doanh nghiệp hàng đầu Hoa Kỳ và đại điện các cơ quan, doanh nghiệp của Việt Nam.

Bộ Thông tin và Truyền thông chỉ đạo các cơ quan thông tấn báo chí đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT; , đồng thời đẩy mạnh công tác tuyên truyền trên hệ thống phát thanh cơ sở, đẩy mạnh tuyên truyền vận động nhân dân thực hiện nếp sống "Văn hóa giao thông".

Bộ Thông tin và Truyền thông đã tổ chức tập huấn nâng cao kỹ năng, kiến thức viết tuyên truyền về công tác bảo đảm TTATGT cho phóng viên, biên tập viên các cơ quan báo chí; Tổ chức liên hoan truyền thanh cơ sở tuyên truyền về an toàn giao thông; Tổ chức Triển lãm ảnh với chủ đề "Văn hóa giao thông qua góc nhìn báo chí"; thông tin về số điện thoại đường dây nóng để người dân biết và phản ánh về tình trạng tăng giá vé, chở quá số người quy định, đón trả khách dọc đường; hoàn thiện hệ thống mã bưu

chính tới cấp phường/xã để phục vụ công tác xây dựng cơ sở dự liệu quốc gia về TTATGT, quản lý phương tiện, người có giấy phép điều khiển phương tiện và xử phạt qua hình ảnh.

Bộ Quốc phòng chỉ đạo các cơ quan truyền thông (Thông tấn quân sự, Báo Quân đội nhân dân, Trung tâm Phát thanh truyền hình Quân đội, Báo Biên phòng, Báo Quốc phòng Thủ đô…) tích cực tổ chức các hoạt động tuyên truyền, phổ biến các quy định của pháp luật về TTATGT, ngoài ra, tổ chức phát động thực hiện cuộc vận động xây dựng phong trào "Văn hóa giao thông với bình yên sông nước", tổ chức Hội thi "Thanh niên quân đội với văn hóa giao thông"; phản ánh hoạt động thực hiện Cuộc Vận động 50 và ATGT của các đơn vị quân đội phát trên hệ Thời sự, Chính trị tổng hợp - VOV1, Đài tiếng nói Việt Nam, phát thanh QĐND, truyền hình QPVN, tạp chí chuyên ngành... Phối hợp với Trung tâm Phát thanh-Truyền hình Quân đội tham gia Tọa đàm phát thanh với chủ đề "Bảo đảm an toàn giao thông - Trách nhiệm không của riêng ai"; Ngày hội "Thanh niên quân đội với văn hóa giao thông" và dán stickers đã uống rượu, bia - không lái xe.

Ủy ban Trung ương MTTQ Việt Nam đã chỉ đạo các báo, tạp chí, website... của Mặt trận tuyên truyền các nội dung về phong trào toàn dân tham gia bảo đảm TTATGT, gắn tiêu chí xây dựng gia đình, khu dân cư bảo đảm TTATGT với việc xây dựng khu dân cư, gia đình văn hóa. Tổ chức thành công Hội nghị trao đổi kinh nghiệm "MTTQ Việt Nam vận động toàn dân tham gia bảo đảm TTATGT"; hướng dẫn tổ chức để nhân dân và khu dân cư ký cam kết gia đình, khu dân cư đảm bảo TTATGT. Xây dựng kế hoạch, phối hợp với các cơ quan thông tin đại chúng, Ban An toàn giao thông, các tổ chức thành viên tuyên truyền, vận động thực hiện các quy định của pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông. Gắn nội dung tuyên truyền chấp hành quy định của pháp luật về TTATGT với nội dung cuộc vận động "Toàn dân đoàn kết xây dựng nông thôn mới, đô thị văn minh".

Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam đã phối hợp với Ủy ban ATGT quốc gia và Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa tổ chức Lễ phát động "Tuyên truyền pháp luật về bảo đảm trật tự ATGT cho công nhân, viên chức, người lao động", thực hiện đúng phương châm "3 phải" (phải đội mũ bảo hiểm, phải đi đúng phần đường, làn đường và phải giảm tốc độ từ đường phụ ra đường chính) và "3 không" (không lái xe sau khi uống rượu bia, không phóng nhanh, vượt ẩu và không điều khiển xe máy khi chưa có giấy phép lái xe).

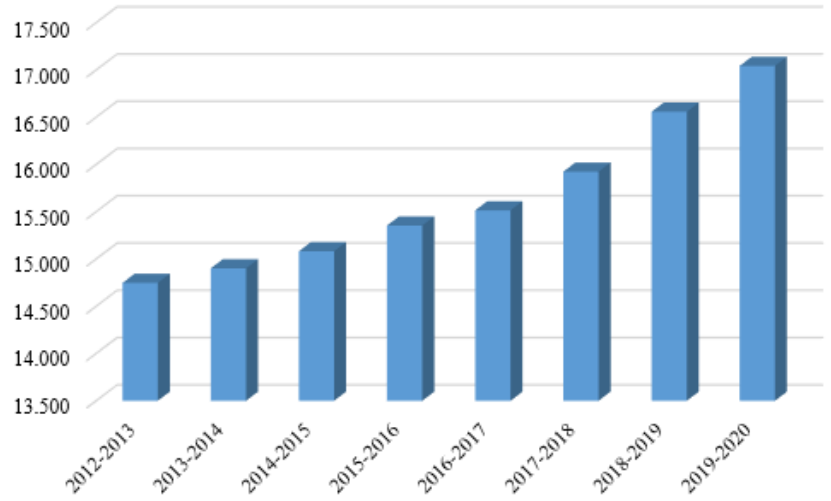
Trung ương Đoàn Thanh niên Cộng sản Hồ Chí Minh phối hợp với Bộ GTVT tổ chức hội nghị sơ kết 2 năm thực hiện chương trình phối hợp về việc tổ chức các hoạt động đảm bảo TTATGT tại các Dự án mở rộng, nâng cấp Quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên giai đoạn 2013 – 2016; phối hợp với Ủy ban ATGT Quốc gia và các Tỉnh đoàn, Thành đoàn: Đà Nẵng, Vĩnh Phúc, Kon Tum, Hậu Giang, Đồng

Nai, Lào Cai, Đồng Tháp, thành phố Hồ Chí Minh... tổ chức lễ khởi động các hoạt động của Đoàn Thanh niên Cộng sản Hồ Chí Minh tham gia bảo đảm TTATGT và Ngày hội "Thanh niên với văn hóa giao thông"; chỉ đạo duy trì và tăng cường hoạt động của các đội thanh niên tình nguyện tham gia sơ cứu, ứng cứu nhanh tai nạn giao thông trên Quốc lộ 1A và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên; khởi động chiến dịch truyền thông toàn dân đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn với chủ đề "Tự tin đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn – Về nhà an toàn"; phối hợp Ủy ban ATGT Quốc gia và Công ty Cổ phần Hàng không Vietjet Air triển khai 38 đội thanh niên tình nguyện tham gia bảo đảm TTATGT trong kỳ thi trung học phổ thông quốc gia và xét tuyển sinh đại học, cao đẳng.

Các tỉnh, thành phố đã chủ động xây dựng kế hoạch tuyên truyền về ATGT, đồng thời, chỉ đạo các đài truyền hình, đài phát thanh địa phương tăng cường thời lượng, tin, bài tuyên truyền hoạt động bảo đảm TTATGT. Nhiều mô hình hay, cách làm mới trong công tác tuyên truyền ở các tỉnh, thành phố được áp dụng, tiêu biểu như: Sơn La, Quảng Ninh, Ninh Thuận, Hà Tĩnh, Yên Bái, thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội triển khai tổ chức ký cam kết bảo đảm trật tự ATGT đến các gia đình, cán bộ, chiến sỹ, đoàn viên, học sinh, sinh viên. Hà Nam, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Vĩnh Phúc, Đà Nẵng, Phú Yên, Quảng Ngãi, Điện Biên, Hưng Yên duy trì thường xuyên các hoạt động tuyên truyền về "Phòng, chống rượu bia đối với người điều khiển phương tiện giao thông", "Đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông" bằng nhiều hình thức, trực quan sinh động; Đắk Nông tổ chức các đợt tuyên truyền lưu động về pháp luật giao thông đến nhân dân ở vùng sâu, vùng xa. An Giang nêu gương người tốt, việc tốt, phê phán các hành vi vi phạm ATGT trên hệ thống đài phát thanh - truyền hình. Đồng Tháp tổ chức văn nghệ tuyên truyền về ATGT trong toàn tỉnh, đồng thời chiếu các hình ảnh về nguyên nhân, hậu quả của các vụ tai nạn giao thông xảy ra trong thời gian qua trên địa bàn tỉnh. Thái Nguyên tổ chức Tuần ATGT để tuyên truyền pháp luật giao thông tại địa phương.

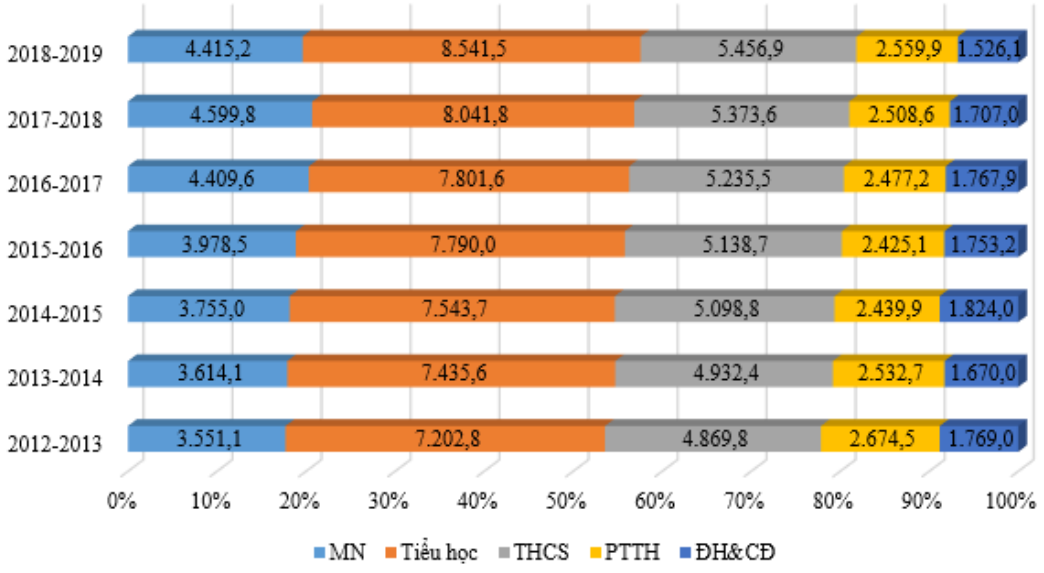
1.3.3. Giáo dục ATGT trong trường học

Theo niên giám thống kê năm 2019, năm học 2019-2020, cả nước có 17 triệu học sinh phổ thông, tăng 2,9%, so với năm học trước, bao gồm: 8,7 triệu học sinh tiểu học, tăng 2,3%; 5,6 triệu học sinh trung học cơ sở, tăng 3,5% và 2,7 triệu học sinh trung học phổ thông, tăng 3,7%. Tốc độ gia tăng học sinh bình quân giai đoạn 2012-2019 là 2,1%.



Hình 1.3-5. Số lượng học sinh toàn quốc qua các năm học

Cơ cấu học sinh qua các năm học như Hình 1.3-3.



Nguồn: Niên giám thống kê, 2019

Hình 1.3-3. Cơ cấu học sinh các cấp qua các năm học

Số liệu tại hình cho thấy bậc tiểu học và trung học chiếm khoảng hơn 70% tổng số học sinh, sinh viên ở các cấp học. Đây cũng là lứa tuổi có những diễn biến tâm lý chưa ổn định và đang trong quá trình học hỏi, tiếp thu nhanh, cần được chú trọng trong việc giáo dục về ATGT.

Giáo dục an toàn giao thông trong nhà trường đã được Bộ Giáo dục và Đào tạo và đặc biệt là UBATGTQG quan tâm như là một giải pháp trọng tâm mang tính bền vững trong các giải pháp về đảm bảo trật tự ATGT trong thời gian qua. Giáo dục an toàn giao

thông hiện nay theo các hình thức chính là chính khóa, ngoại khóa và một số các chương trình ATGT theo các dự án cụ thể được xây dựng phù hợp theo các cấp học.

Chương trình giảng dạy ATGT

➢ *Cấp học mầm non*

Các cơ sở giáo dục mầm non triển khai thực hiện nội dung giáo dục an toàn giao thông theo tài liệu "Giáo dục an toàn giao thông cho trẻ mẫu giáo" chung cho cả 3 độ tuổi (trẻ 3- 4 tuổi, trẻ 4-5 tuổi, trẻ 5-6 tuổi); giáo dục an toàn giao thông được đưa vào chương trình giáo dục mầm non và được thực hiện như một nội dung chính thống qua chủ đề giáo dục an toàn giao thông (chiếm 3-4 tuần/năm học), đồng thời được tích hợp vào các chủ đề khác trong năm.

➢ *Cấp tiểu học*

Đưa giáo dục ATGT vào giảng dạy chính khóa thông qua bài học trong các môn Tự nhiên – Xã hội từ lớp 1 đến lớp 3, lồng ghép vào môn Đạo đức ở lớp 4 và môn Khoa học ở lớp 5 với thời lượng 6 tiết/năm.

➢ *Cấp phổ thông cơ sở, phổ thông trung học*

Từ lớp 6 đến lớp 8, lồng ghép giảng dạy ATGT trong môn Giáo dục công dân (01 tiết). Đối với lớp 9 và cấp trung học phổ thông: Giảng dạy 01 tiết về ATGT lồng ghép trong môn Địa lý lớp 9,10 và 12. Đầu năm học có dành 02 tiết ngoại khóa giáo dục pháp luật về ATGT cho học sinh trung học cơ sở, trung học phổ thông.

➢ *Cấp đại học, cao đẳng và trung học chuyên nghiệp*

Phổ biến về ATGT trong "Tuần sinh hoạt công dân – HSSV đầu khóa": 4 tiết. Chương trình giảng dạy chính khóa pháp luật về ATGT chưa được triển khai đồng bộ ở các cấp học trong hệ thống giáo dục quốc dân. Đa số HS, SV ở các trường ĐH, CĐ và Trung cấp chuyên nghiệp chỉ được giáo dục thông qua các hoạt động ngoại khóa khi thực hiện các đề án, hoặc hoạt động theo chuyên đề. Do đó, công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật nói chung và Luật GTĐB nói riêng không thường xuyên, không đảm bảo tính lâu dài, bền vững. Chính điều đó đã làm ảnh hưởng không nhỏ đến hiệu quả của công tác giáo dục ATGT trong nhà trường, mà đối tượng trực tiếp tham gia giao thông lại là HS, SV.

Các hoạt động giáo dục, tuyên truyền

Bộ GD&ĐT ký Chương trình phối hợp với Ủy ban ATGT Quốc gia về việc tăng cường công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học giai đoạn 2013-2018 và giai đoạn 2019-2024.

Hợp tác giữa Bộ GDĐT, Ủy ban ATGT Quốc gia và Công ty Honda Việt Nam về triển khai chương trình giáo dục an toàn giao thông cho HSSV giai đoạn 2015-2018 và

giai đoạn 2018-2023. Trong 08 năm từ năm 2015-2017, Bộ đã phối hợp với Công ty Honda Việt Nam trao tặng 4 triệu mũ bảo hiểm đạt chuẩn cho HSSV.

Hằng năm ký biên bản ghi nhớ giữa Bộ GDĐT với Quỹ phòng chống thương vong châu Á (AIP) về tăng cường tuyên truyền, giáo dục pháp luật về ATGT, kỹ năng tham gia giao thông an toàn cho học sinh tiểu học và trong 08 phối hợp Quỹ AIP trao tặng trên 50.000 mũ bảo hiểm cho học sinh.

Ký biên bản hợp tác với Hiệp hội các doanh nghiệp rượu, bia châu Á Thái Bình Dương, Diễn đàn uống có trách nhiệm Việt Nam về việc tăng cường công tác tuyên truyền, giáo dục cho học sinh trung học phổ thông pháp luật về phòng chống tác hại của rượu, bia. Năm 2019 đã tuyên truyền, giáo dục cho cán bộ, nhà giáo, học sinh của 31 trường THPT tại tỉnh Tuyên Quang.

Bộ Giáo dục và Đào tạo phối hợp với Trung ương Đoàn, Ủy ban ATGT Quốc gia tổ chức ký kết Chương trình phối hợp về đẩy mạnh công tác giáo dục ATGT trong đoàn viên, thanh, thiếu nhi, học sinh, sinh viên giai đoạn 2012 – 2017. Ngoài ra, Bộ Giáo dục và Đào tạo đã có văn bản chỉ đạo các Sở Giáo dục và Đào tạo, các nhà trường chỉ đạo triển khai thực hiện công tác giáo dục ATGT từ đầu năm học; tổ chức cuộc thi "Giao thông thông minh" trên internet cho học sinh tiểu học, trung học cơ sở; phát động cuộc thi "Giao thông học đường" cho học sinh trung học phổ thông...

Bộ Giáo dục và Đào tạo phối hợp với Ủy ban ATGT Quốc gia, Công ty Honda Việt Nam tổ chức cuộc thi "An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai" dành cho học sinh trung học cơ sở, trung học phổ thông; cuộc thi "An toàn giao thông cho nụ cười trẻ thơ" dành cho học sinh tiểu học; cuộc thi "Giao thông học đường" dành cho học sinh trung học cơ sở, trung học phổ thông; phối hợp với Quỹ phòng chống Thương vong châu Á hoàn thành triển khai giai đoạn 1 dự án "Giảm tốc độ, Trường học an toàn" tại thành phố Pleiku, tỉnh Gia Lai. Nội dung giáo dục pháp luật về TTATGT trong nhà trường có nhiều đổi mới, được xây dựng và triển khai góp phần nâng cao nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của học sinh, sinh viên.

Bộ GD&ĐT đã đưa giáo dục ATGT vào chương trình chính khóa, triển khai các hoạt động ngoại khó cho các cấp học. Năm 2013, Bộ đã tiến hành rà soát, biên soạn lại tài liệu chính khóa cho phù hợp hơn về lứa tuổi, cấp học và thời lượng giảng dạy của các cấp học và dự kiến đưa vào giảng dạy theo lộ trình chương trình và sách giáo khoa mới của Bộ.

Bộ GD&ĐT đã phối hợp với Ủy ban ATGT Quốc gia và các đơn vị liên quan tổ chức xây dựng, ban hành và triển khai đến các cơ sở giáo dục 02 bộ tài liệu "Văn hóa giao thông" dành cho học sinh tiểu học và trung học cơ sở và đang tiến hành xây dựng 02 bộ tài liệu "Văn hóa giao thông" dành cho học sinh THPT, bộ tài liệu "Kỹ năng tham

gia giao thông an toàn" dành cho học sinh phổ thông dự kiến hoàn thành vào đầu năm học mới 2020-2021.

Bộ GD&ĐT đã phối hợp với Ủy ban ATGT Quốc gia, Cục Cảnh sát giao thông - Bộ Công an và Công ty Honda Việt Nam tổ chức 24 Hội thi tìm hiểu Luật giao thông đường bộ và lái xe mô tô an toàn cho HSSV các trường đại học, cao đẳng, trung cấp, tổ chức 10 Lễ ra quân phát động HSSV nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật về ATGT của 03 khu vực. Qua các hoạt động này đã thu hút được gần 50.000 HSSV tham gia; tổ chức Chương trình "An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai" cho học sinh phổ thông, Chương trình "An toàn giao thông cho nụ cười trẻ thơ" cho học sinh tiểu học…; phối hợp với Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia tổ chức cuộc thi "An toàn cùng xe đạp điện, xe máy điện" cho học sinh các trường trung học cơ sở, trung học phổ thông đã thu hút được gần 1,0 triệu học sinh tham gia.

Tổ chức tuyên truyền pháp luật về ATGT, kỹ năng điều khiển xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp điện an toàn cho HSSV. Qua 08 năm triển khai đã tuyên truyền, giáo dục cho gần 100.000 HSSV.

Bộ GD&ĐT đã phối hợp với Quỹ Phòng chống Thương vong châu Á tổ chức 50 buổi tập huấn cho 1.487 giáo viên và phát tài liệu dùng cho việc giảng dạy, 322 bộ tranh phục vụ giảng dạy cho học sinh về đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn đúng quy cách; 18.831 thời khóa biểu, 8.679 tờ rơi, 12.497 quạt tay tuyên truyền, 46.940 nhãn vở cho học sinh. Lắp đặt 533 pa nô tuyên truyền và phát 210 áo phông có thông điệp đội mũ bảo hiểm nhằm tuyên truyền cho các bậc cha mẹ học sinh.

Bộ GD&ĐT đã phối hợp với Ủy ban ATGT Quốc gia, Bộ Giao thông vận tải, Công ty trò chơi trực tuyến giáo dục Egame triển khai Cuộc thi "Giao thông học đường" trên Internet cho học sinh, THCS, THPT từ năm học 2015-2016. Cuộc thi đã thu hút được trên 03 triệu học sinh tham gia.

Từ năm học 2016-2017 phối hợp với Cục Cảnh sát giao thông tổ chức Cuộc thi sáng tác khẩu hiệu "Doraemon với An toàn giao thông" tại Việt Nam năm học 2016-2017, 2017-2018. Cuộc thi thu hút được gần 1.000.000 HSSV tham gia.

1.3.4. Ứng dụng KHCN trong công tác tuyên truyền và giáo dục ATGT

Năm 2016, trang facebook của Ủy ban ATGT Quốc gia đã chính thức đưa vào hoạt động, nhằm tiếp nhận thông tin do người dân phản ánh về tình hình trật tự ATGT cũng như những kiến nghị, đề xuất về những giải pháp nhằm kéo giảm tai nạn, khắc phục ùn tắc giao thông. Sau hơn một năm thí điểm hoạt động trang facebook của Ủy ban ATGT Quốc gia (www.facebook.com/ntscvietnam) đã nhận được nhiều ý kiến đóng góp, quan tâm và phản hồi tích cực của cộng đồng xã hội, cơ quan truyền thông và các chuyên gia, nhà khoa học trong lĩnh vực ATGT.

Ủy ban ATGT Quốc gia đã ký kết với Công ty CP OTP (quản lý diễn đàn www.Otofun.net với 250.000 thành viên) chương trình phối hợp "Thành viên diễn đàn otofun tham gia đảm bảo trật tự an toàn giao thông" và "Ngày hội đồng hành cùng an toàn giao thông"; ký kết với Diễn đàn ô tô Sài Gòn (www.otosaigon.com với 150.000 thành viên) với chủ đề: "Tính mạng con người là trên hết", "Đã uống rượu bia, không lái xe".

Bộ GD&ĐT phối hợp với Ủy ban ATGT Quốc gia, tổ chức các cuộc thi về ATGT trên mạng internet như: cuộc thi "Giao thông học đường" cho học sinh trung học cơ sở, trung học phổ thông; tổ chức cuộc thi "An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai" (http://giaoducatgttrongtruonghoc.com.vn) dành cho học sinh các cấp học THCS, PTTH; cuộc thi "An toàn giao thông cho nụ cười trẻ thơ" dành cho học sinh tiểu học; "Doraemon với An toàn giao thông" (https://antoangiaothong.com.vn) cho học sinh Tiểu học và THCS…

Ban ATGT, Sở GD&ĐT tại nhiều địa phương đã đổi mới phương pháp, đa dạng và thực tiễn hóa hình thức giáo dục ATGT trong nhà trường. Áp dụng hình thức giáo dục trực quan, sinh động trên mô hình bao gồm đường đi, sa hình, hệ thống đèn tín hiệu, biển báo giao thông thông minh được kết nối với trung tâm điều khiển hệ thống lắp đặt ngay tại sân trường. Giáo viên giảng dạy ATGT cũng đã tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, thiết kế bài giảng điện tử (sử dụng phần mềm đa phương tiện Microsoft Power Point, Violet, Lecture Maker…), các video clip tình huống giao thông, phần mềm trò chơi để tăng hứng thú và khả năng tiếp thu cho học sinh.

Ban ATGT TP.HCM đã thực hiện truyên truyền ATGT trong khuôn khổ dự án "Vì ATGT đường bộ toàn cầu" giai đoạn 2015-2019 tại TP.HCM do Quỹ Bloomberg Philanthropies (tổ chức phi chính phủ của Hoa Kỳ) hỗ trợ kỹ thuật, chiến dịch này được phát động từ năm 2016 với thông điệp "Không lái xe sau khi uống rượu, bia". Đợt tuyên truyền được thực hiện với nhiều hạng mục như phát video clip trên sóng HTV; tuyên truyền thông qua công nghệ mới và mạng xã hội (trên Youtube và Facebook). Thực hiện thí điểm phương thức tuyên truyền qua điện thoại thông minh do Tổ chức Nago nghiên cứu thực hiện (truy cập vào trang https://web.zappar.com, giao diện cho phép camera điện thoại scan một tấm hình có thông điệp "Không lái xe sau khi uống rượu, bia", trên màn hình điện thoại sẽ xuất hiện một video clip tuyên truyền có thể lưu lại vào máy hoặc chia sẻ cho người khác).

Kết quả đạt được và những tồn tại, hạn chế

a) Kết quả đạt được

- Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT đã và đang được thực hiện từ Trung ương đến địa phương với nhiều hình thức phong phú. Đã huy động được

các tổ chức chính trị - xã hội, các đoàn thể, cơ quan, tổ chức, cá nhân và đặc biệt là các doanh nghiệp tham gia công tác tuyên truyền. "Năm an toàn giao thông" và "Tháng an toàn giao thông" được duy trì thực hiện tốt.

Ủy ban ATGT Quốc gia phát động thực hiện năm ATGT và hàng năm thực hiện tháng ATGT theo từng chủ đề để bảo đảm trọng tâm, trọng điểm, sát với tình hình thực tế và phù hợp từng giai đoạn. Đồng thời, các Bộ, ngành, các địa phương xây dựng chương trình, kế hoạch thực hiện "Năm an toàn giao thông" theo các nhóm giải pháp đã đề ra.

- Đã ban hành được các tiêu chí văn hóa giao thông đường bộ và tiến hành tuyên truyền, phổ biến (Quyết định số 3500/QĐ-BVHTTDL ngày 9/10/2013 của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch ban hành Tiêu chí văn hóa giao thông đường bộ).

- Các trường học đã chủ động tăng cường công tác giáo dục ngoại khóa về ATGT bằng nhiều hình thức phong phú, sinh động, đa dạng. Đã có nhiều các chương trình, dự án của các doanh nghiệp, tổ chức phi chính phủ thực hiện hỗ trợ giáo dục ATGT trong nhà trường.

b) Tồn tại, hạn chế

- Kiến thức, kỹ năng và hành vi của người lái xe còn nhiều hạn chế. Do đó, cần phải tăng cường tuyên truyền, giáo dục kiến thức và kỹ năng cho người tham gia giao thông, đặc biệt là các yếu tố rủi ro gây TNGT, hậu quả của TNGT và kết hợp với công tác xử lý vi phạm.

- Mô hình tuyên truyền "Tuần an toàn giao thông" trong cộng đồng là mô hình tuyên truyền hiệu quả cần được nhân rộng. Tuy nhiên, hầu như không được các địa phương triển khai thực hiện trong giai đoạn qua.

- Các tiêu chí văn hóa giao thông chưa được cụ thể hóa bằng các tình huống dưới dạng hình ảnh hoặc video clip và cần được đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến hơn nữa.

- Việc tuyên truyền, phổ biến pháp luật và đặc biệt là cung cấp các kỹ năng tham gia giao thông an toàn trên đường bộ cao tốc cho lái xe còn thiếu.

- Thời lượng giáo dục ATGT chính khóa, ngoại khóa trong các bậc học còn hạn chế. Các tài liệu, trang thiết bị giảng dạy an toàn giao thông trong trường học còn thiếu. Giáo dục ATGT chưa được đưa vào chương trình học chính khóa cho sinh viên các trường đại học, cao đẳng sư phạm, trung cấp sư phạm.

1.4. KẾT CẤU HẠ TẦNG VÀ TỔ CHỨC GIAO THÔNG

1.4.1. Hiện trạng mạng lưới đường bộ

Mạng lưới đường bộ Việt Nam đang khai thác tính đến nay dài 630.200 km, trong đó: quốc lộ với 154 tuyến dài 24.866 km và 16 đoạn, tuyến đường cao tốc dài 1.010 km do Bộ GTVT quản lý; 28.142 km đường tỉnh, 57.137 km đường huyện, 483.312 km

đường xã trở xuống và 27.688 km đường đô thị do chính quyền địa phương quản lý; 8.046 km đường chuyên dùng do các tổ chức, doanh nghiệp quản lý.

a) Hệ thống đường bộ cao tốc

Hiện tại, cả nước có 16 đoạn, tuyến đường cao tốc đã đưa vào khai thác với tổng chiều dài 1.010 km. Các tuyến đang khai thác tập trung chủ yếu tại các tỉnh phía Bắc và phía Nam. Khu vực Miền Trung một số tuyến đang trong giai đoạn lập dự án đầu tư và lựa chọn các nhà đầu tư. Khu vực Tây Nguyên hiện mới có 01 tuyến khai thác là tuyến Liên Khương – Đà Lạt. Trong tổng số 1.010 km đường bộ cao tốc đang khai thác có 141km đường bộ cao tốc hạn chế 02 làn xe (chiếm 14%); cao tốc 04 làn xe có 705km (chiếm 70%) và cao tốc 06 làn xe có 164 km (chiếm 16%).

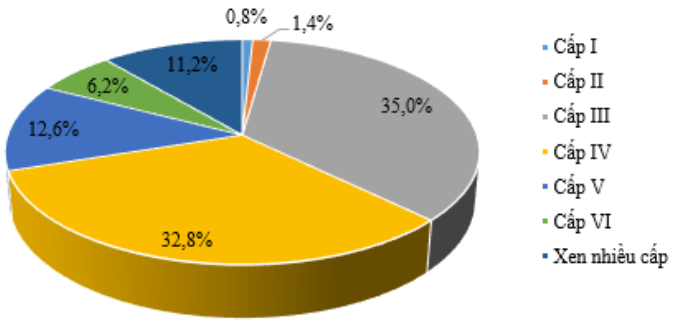
b) Hệ thống quốc lộ

Hệ thống quốc lộ có 154 tuyến với tổng chiều dài 24.866 km. Hệ thống quốc lộ phân bổ theo các trục dọc, trục ngang Đông - Tây, trục vành đai biên giới, các trục hướng tâm thành phố Hà Nội, TP Hồ Chí Minh và các tuyến khác kết nối trung tâm hành chính cấp tỉnh, các khu vực có tầm quan trọng về kinh tế, xã hội và quốc phòng - an ninh.

Trục dọc chính là trục dọc Bắc - Nam, gồm quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh, đường ven biển và đường hành lang biên giới; trục ngang chính theo hướng Đông - Tây từ Thanh Hóa đến Bình Thuận, gồm các QL 217, 48, 7, 8, 12, 9, 49, 14D, 14E, 24,19, 25, 26, 27, 27B, 28, 40...; các trục hướng tâm là các trục dạng nan quạt, kết nối thủ đô Hà Nội như các QL 2, 3, 5, 6, 32, 32C, 70…và Tp. Hồ Chí Minh như các quốc lộ 13, 22, 51, 60, 50 …; các tuyến vành đai gồm hệ thống 3 tuyến vành đai chủ yếu là Quốc lộ 4 (QL4A, 4B, 4C, 4D, 4E, 4G, 4H, 4G), quốc lộ 279, quốc lộ 37. Các tuyến đường quốc lộ khác kết nối mạng đường bộ khu vực phía Bắc, miền Trung, Tây Nguyên, khu vực phía Nam, ĐBSCL và kết nối trung tâm hành chính cấp tỉnh, kết nối các khu vực có tầm quan trọng về kinh tế, xã hội và quốc phòng - an ninh.

- **Tiêu chuẩn kỹ thuật**

Hệ thống quốc lộ bao gồm các cấp kỹ thuật từ cấp VI đến cấp I, trong đó đường cấp I dài 203 km (0,82%), cấp II dài 355 km (1,43%), cấp III dài 8.695 km (34,97%), cấp IV dài 8.144 (32,75%), cấp V dài 3.136 km (12,61%), cấp VI dài 1547 km (6,22%) và đường có nhiều cấp kĩ thuật xen kẹp dài 2.786 km (11,20%). Đường có chiều rộng 1 làn xe chiếm khoảng 11,5%, đường từ 2 đến 4 làn xe chiếm khoảng 76,5%, đường từ 6 đến 10 làn xe chiếm khoảng 0,5% và đường xen kẽ bề rộng khác nhau khoảng 11,3%.



Nguồn: Tổng Cục Đường bộ Việt Nam

Hình 1.4-1. Phân loại quốc lộ theo cấp đường

Phân theo vùng: Cấp đường quốc lộ theo khu vực đường cấp cao I và II có tỷ lệ cao nhất là vùng Đông Nam Bộ với 13,9%, kế đến là vùng Đồng bằng sông Hồng với 9,1%. Thấp nhất là vùng Tây Nguyên và vùng Trung du và miền núi phía Bắc. Cấp thấp từ cấp IV đến cấp VI chiếm tỷ lệ cao nhất là vùng Trung du và miền núi phía Bắc tới 85,8% và kế đến là vùng Tây Nguyên chiếm 64,1%. Cụ thể như sau:

- Vùng Trung du miền núi phía Bắc có đường cấp I dài 43 km (0,56%), cấp II dài 21 km (0,28 %), cấp III dài 1.027 km (13,43 %) tập trung ở các tuyến QL6, QL2, QL3 và một số đoạn khác. Còn lại trên 85,7% tương đương 6552 km là đường cấp IV, V và VI miền núi. Điển hình cho tình trạng quốc lộ nhỏ hẹp ở khu vực này là QL279B chỉ có cấp VI, QL279C chỉ có cấp V, hệ thống các QL4, 4A … 4H chỉ cấp IV trở xuống, trong đó cấp V chiếm đa số.

- Vùng Đồng bằng sông Hồng có đường cấp I dài 52 km (2,4 %), cấp II dài 144 km (6,7 %), cấp III dài 1.027 km (48,1%) tập trung ở các tuyến QL1, QL5, QL10, QL18 và một số đoạn khác. Còn lại trên 910 km (42,6%) là đường xen giữa cấp IV, V đồng bằng. Điển hình cho khu vực này là QL18 có cả cấp II, III, QL21 có cả cấp II, III và IV.

- Vùng Bắc Trung bộ và duyên hải Miền Trung có đường cấp II dài 102 km (1,2 %), cấp III dài 3480 km (40,6%) tập trung ở các tuyến QL1, đường Hồ Chí Minh và một số đường khác. Còn lại trên 4.993 km (58,2%) là đường xen giữa cấp IV, V, cấp VI đồng bằng và miền núi. Điển hình cho khu vực này là QL8 cấp III miền núi và cấp IV đồng bằng; các quốc lộ 14B, D, E có cả cấp II, III, IV và cấp V. Nhưng chủ yếu cấp IV và V.

- Vùng Tây Nguyên có đường cấp II dài 12 km (0,4%), cấp III dài 1072 km (35,5%) tập trung ở đường Hồ Chí Minh và một số đường khác. Còn lại trên 1.938 km (64%) là đường xen giữa cấp IV, V, cấp VI đồng bằng và miền núi. Điển hình cho khu vực này có QL40B gồm các cấp III, IV, V và VI; QL14C, QL29 có các cấp III – VI.

- Vùng Đông Nam bộ có 58 km đường cấp I (7,5%), 50 km đường cấp II (6,4%), 546 km đường cấp III (70,1%). Còn lại trên 124 km (16%) là đường xen giữa các cấp.

Điển hình cho khu vực này là QL51 chỉ gồm cấp II và III, trong đó cấp II là chủ yếu; QL22B cấp III.

- Vùng Đồng bằng sông Cửu Long có 25 km đường cấp II (1%), 1.295 km đường cấp III (51%). Còn lại trên 1.219 km (48%) là đường cấp IV và cấp V. Điển hình cho khu vực này là QL30 có các cấp II, III nhưng cấp IV là chủ yếu; QL80 cũng có từ cấp III và IV, QL63 tỷ lệ các cấp III, IV và V đều nhau.

Qua số liệu trên cho thấy:

- Hệ thống quốc lộ có quy mô trung bình với hai cấp III và IV (mặt đường 2 làn xe) chiếm 67,7 % và bằng 2/3 chiều dài toàn bộ hệ thống quốc lộ. Quy mô cấp thấp với hai cấp V và VI chiếm vị trí thứ hai với 19%. Quy mô lớn với các cấp I và II rất ít, với tổng tỷ lệ 2,2%. Phần còn lại là các cấp hỗn hợp.

- Đường 1 làn xe (cấp VI, và cấp V miền núi nhưng chưa gia cố kết cấu như mặt đường cho phần lề đường) còn chiếm 11,5 % tương đương khoảng 2.829 km. Đường từ 2 đến 4 làn xe chiếm khoảng 76,5%. Đường từ 6 đến 10 làn xe không đáng kể (gần 0,5% tương đương với 123 km). Phần còn lại là đường xen kẽ bề rộng khác nhau khoảng 11,3%.

- Nhiều đoạn chưa đạt tiêu chuẩn kỹ thuật như đã công bố, đặc biệt các tuyến thuộc vành đai biên giới qua các tỉnh miền núi phía Bắc (Cao Bằng, Hà Giang, Lào Cai, Lai Châu, Điện Biên), đoạn cao tốc Yên Bái – Lào Cai. Các điểm "châm trước" chưa đạt được chuẩn cấp kĩ thuật quốc lộ (về tầm nhìn, bán kính cong, độ dốc dọc, dốc ngang,...). Còn nhiều vị trí cầu có tải trọng thấp, cấp kĩ thuật của cầu chưa tương xứng với cấp kĩ thuật của đường hiện tại. Đây chính là các điểm tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông cao.

- **Kết cấu mặt đường**

Hiện nay, hệ thống quốc lộ chưa được trải mặt còn 1,33% đường cấp phối, đá (khoảng 326 km); tỉ lệ đường bê tông nhựa đạt 60,70%, láng nhựa chiếm khoảng 27,89%. Cụ thể từng loại mặt đường theo vùng như sau:

- Bê tông nhự (BTN). Trong đó vùng Đông Nam bộ có 95,6% cao nhất, tiếp đến là Đồng bằng Sông Hồng có 74,3% đứng thứ 2, vùng Bắc Trung bộ và duyên hải Miền Trung có 64,6% đứng thứ 3, vùng Tây Nguyên có 59% đứng thứ 4, Trung du miền núi phía Bắc có gần 53% đứng thứ 5. Thấp nhất là vùng Đồng bằng Sông Cửu Long với khoảng 43%.

- Láng nhựa có tỷ lệ gần 28%. Ngược với mặt đường BTN, mặt đường láng nhựa nhiều nhất ở vùng Đồng bằng Sông Cửu Long với 49,2%, đứng thứ 2 là vùng Trung du miền núi phía Bắc có 41,2%, đứng thứ ba là Vùng Bắc Trung bộ và duyên hải Miền Trung có gần 26%, đứng thứ tư là Vùng Tây Nguyên có 21%, Vùng đồng bằng Sông Hồng đứng thứ 5 với 6,8%, Thấp nhất là vùng Đông Nam bộ chỉ có 1,6%.

- Cấp phối, đá dăm 1,3% (khoảng 326 km, chủ yếu ở Tây Nguyên, nhất là QL14C, một số đoạn QL29 ở Đăk Lăk). Còn lại là các kết cấu xen kẹp có 5,6%.

Phân theo vùng:

- Vùng Trung du miền núi phía Bắc có 4.044 km đường bê tông nhựa tương đương 52,9%, có 3.216 km đường láng nhựa 42,1% và khoảng 5,9% chiều dài đường xen kẹp các loại kết cấu láng nhựa, bê tông xi măng được xây dựng ở các ngầm, tràn, đường địa phương mới nâng thành quốc lộ.

- Vùng Đồng bằng sông Hồng có 1.566 km đường bê tông nhựa tương đương 73,4%, có 146 km đường láng nhựa 6,84%, 102 km đường BTXM tương đương 4,8%, còn lại 319 km và bằng 15% chiều dài đường xen kẹp các loại kết cấu bê tông nhựa, láng nhựa, bê tông xi măng.

- Vùng đồng bằng sông Bắc Trung bộ và duyên hải Miền Trung có 5.540 km đường bê tông nhựa tương đương 64,6% tập trung nhiều ở QL1, đường Hồ Chí Minh, các tuyến QL7, QL8, QL9, QL19, QL27 và một số tuyến khác, 2.217 km đường láng nhựa 25,85%, 581 km đường BTXM tương đương 6,77% tập trung nhiều ở đường Hồ Chí Minh nhánh Tây và một số đường khác, còn lại 237 km và bằng 2,76% chiều dài đường xen kẹp các loại kết cấu bê tông nhựa, láng nhựa, bê tông xi măng.

- Vùng Tây Nguyên có 1.786 km đường bê tông nhựa tương đương 59% tập trung nhiều đường Hồ Chí Minh, QL19, QL27 và một số tuyến khác, 638 km đường láng nhựa 21,1%, 279 km đường BTXM tương đương 9,2% tập trung nhiều ở đường Hồ Chí Minh và một số đường khác, còn lại 319 km và bằng 10,5% là đường cấp phối đất tập trung ở QL14C và đường xen kẹp các loại kết cấu.

- Vùng Đông Nam bộ có 744 km đường bê tông nhựa tương đương 95,6%, có 22 km đường láng nhựa 2,8%, còn lại 12 km đường xen kẹp các loại kết cấu.

- Vùng Đồng bằng sông Cửu Long có 1.097 km đường bê tông nhựa tương đương 43,2%, 1.249 km đường láng nhựa 49,2%, còn lại 193 km đường xen kẹp các loại kết cấu (7,6%).

Qua việc nghiên cứu các kết cấu áo đường cho thấy các đặc điểm sau:

- Tỷ lệ % kết cấu áo đường BTN (mặt đường cấp cao chủ yếu) và láng nhựa (mặt đường cấp cao thứ yếu) chiếm đa số trên các quốc lộ ở Việt Nam. Các kết cấu còn lại (BTXM, cấp phối) chiếm tỷ lệ nhỏ.

- Tỷ lệ % mặt đường BTN ở hai vùng Đông Nam bộ và Đồng bằng sông Hồng lớn nhất là phù hợp, do đây là hai khu vực mật độ giao thông lớn, vùng kinh tế trọng điểm.

- Tỷ lệ % mặt đường láng nhựa vùng Đồng bằng sông Cửu Long hiện đang cao nhất cả nước, ngược lại mặt đường BTN khu vực này thấp nhất, thấp hơn cả các vùng lưu lượng thấp như Tây Nguyên, Trung du miền núi phía Bắc.

- **Hệ thống cầu, hầm trên quốc lộ**

Trên hệ thống Quốc lộ của Việt Nam có tổng số 6.255 cầu, tổng chiều dài cầu là 432.059 m. Các cầu trên các sông lớn, sông vừa và cầu trên các dự án xây dựng đã được thiết kế thi công với quy mô hiện đại, tải trọng đáp ứng tất cả các phương tiện đường bộ hiện nay (trừ xe siêu trường, siêu trọng). Điển hình cho các khu vực là: Cầu Thanh Trì, cầu Bãi Cháy, cầu Tân Vũ – Lạch Huyện, cầu Kiền, cầu Vĩnh Thịnh, cầu Phú Lương vv.. ở phía Bắc; cầu Nguyệt Viên, cầu Bến Thủy 2, cầu Hoàng Long, cầu Quán Hàu, cầu Gianh ở Bắc Trung bộ; cầu Tiên Sơn, cầu Đà Rằng, cầu Nam Ô mới, cầu sông Vệ … ở duyên hải Miền Trung, các cầu trên đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên; ở phía Nam tiêu biểu là các cầu Đồng Nai mới, Bến Lức, Tân An, Mỹ Thuận, Cần Thơ, Rạch Miễu, Cổ Chiên, Mỹ Lợi, Cái Tư, Tắc Cậu – Xẻo Rô, Hàm Luông 1, Hàm Luông 2, …

Theo số liệu thống kê còn khoảng 406 cầu hạn chế tải trọng, cầu hẹp trên hệ thống cần nâng cấp, cải tạo hoặc phải xây dựng các cầu mới thay thế đảm bảo đồng bộ với cấp đường, nâng cao năng lực khai thác. Số cầu này chủ yếu trên các sông, suối, kênh rạch nhỏ được xây dựng từ rất lâu và đang hạn chế khai thác như cầu Suối Trát – Lào Cai (trên QL4E) được xây dựng từ năm 1993,...

Trên hệ thống quốc lộ hiện có 10 hầm qua đèo núi và 3 hầm trong đô thị tại thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai. Trong số 10 hầm qua đèo núi, có các hầm đường bộ qua Đèo Hải Vân, hầm Đèo Cả là các công trình cấp đặc biệt. Các hầm đều xây dựng trong thời gian gần đây. Thời hạn khai thác chưa đến 20 năm, chất lượng tốt. Trong đó đa phần được thiết kế và thi công với các công nghệ tiên tiến của nước ngoài. Chỉ có hầm Văn Lãng trên quốc lộ 4A có quy mô ngắn, không cần gia cố vỏ và xây dựng từ trước năm 1975.

c) Hệ thống đường đô thị

Hiện nay, cả nước có khoảng 27.688 km đường đô thị, chiếm 4,4% tổng chiều dài mạng lưới đường bộ đang khai thác.

Giao thông trong đô thị có những đặc điểm đặc trưng là số lượng xe môtô, xe gắn máy tham gia giao thông chiếm tỷ lệ lớn, xe ôtô cũng đang tăng trong giao thông nội đô. Hiện nay các đô thị lớn như Hà Nội, TP.HCM đang thực hiện phân làn, phân luồng giao thông để tách dòng phương tiện hỗn hợp và tăng cường điều hành và hướng dẫn giao thông của lực lượng cảnh sát và thanh tra giao thông vào các giờ cao điểm, tại các điểm có ùn tắc giao thông và tại các điểm có công trình thi công. Hà Nội đã tiến hành xây dựng các cây cầu vượt nhẹ lắp ghép bằng thép tại một số ngã tư để chống ùn tắc tại chỗ.

d) Hệ thống đường nông thôn

Hệ thống đường GTNT (bao gồm từ đường huyện trở xuống) dài 540.488 km (chiếm 85,8% tổng chiều dài mạng lưới đường bộ Việt Nam, 630.200 km), trong đó đường huyện dài 57.137 km đường, đường xã dài 139.273 km, đường trục thôn xóm dài

181.941km, đường ngõ xóm dài 50.547 km; đường nội đồng dài 111.551 km. Hệ thống đường xã, thôn xóm chủ yếu là loại đường giao thông loại A, B, C và tại nhiều khu vực miền núi khó khăn đường giao thông nông chỉ đạt loại D hoặc chưa vào cấp. Hệ thống đường GTNT ở vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới, hải đảo còn nhiều khó khăn; cả nước còn 13 xã chưa có đường ô tô đi đến trụ sở UBND xã; 101 xã có đường ô tô đến trụ sở UBND xã nhưng không đi lại được 4 mùa; rất nhiều xã đường đến trụ sở UBND chưa được cứng hóa lớp mặt, nên việc đi lại còn khó khăn, nhất là trong mùa mưa, lũ.

Chiều dài mạng lưới đường giao thông nông thôn vùng miền núi phía Bắc chiếm tỷ lệ cao nhất 28%, vùng Đông Nam bộ và Tây nguyên chiếm tỷ lệ thấp nhất với 7%.

Tỷ lệ các loại đường của các vùng có sự khác biệt, đường huyện cao nhất là vùng Đông Nam Bộ (15,7%), thấp nhất là vùng Đồng bằng sông Hồng (10,9%).

Hệ thống đường GTNT đã cứng hóa được 371.246km/540.448 km, bằng 68,69%, trong đó, tỷ lệ chưa cứng hóa phần lớn là đường thôn, xóm, trục chính nội đồng. Tuy nhiên tỷ lệ cứng hóa ở các khu vực trung du, MN phía Bắc, miền Trung, Tây Nguyên và vùng sâu vùng xa còn thấp, khu vực ĐB và các khu vực còn lại đạt tỷ lệ cao hơn.

Hệ thống cầu, phà: Trên hệ thống GTNT có 35.936 cầu, trong đó 26.815 cầu đã xây dựng kiên cố (chiếm 74,62%), còn 6.358 cầu hư hỏng cần sửa chữa (chiếm 17,69%); so với năm 2010 có 15.231 cầu, trong đó 9.858 cầu đã xây dựng kiên cố (chiếm 64,72%), còn 3.649 cầu hư hỏng cần sửa chữa (chiếm 23,96%).

Trên hệ thống đường GTNT hiện có khoảng 368 bến phà, 49 cầu phao. Cụ thể trên tuyến đường huyện hiện nay còn 85 bến phà, 11 cầu phao. đường xã hiện nay còn 35 bến phà, và 15 cầu phao; trên các đường khác hiện nay còn 248 bến phà, và 23 cầu phao. Ngoài ra còn có khoảng 2.043 bến đò ngang (đường huyện có 710 bến đò ngang, đường xã có 682 đò ngang và Trên các đường khác có 651 bến đò ngang).

1.4.2. Công trình và trang thiết bị bảo đảm ATGT

- **Đường bộ cao tốc**

Hệ thống trạm dừng nghỉ và trạm dịch vụ: Hiện tại trên toàn bộ các đoạn, tuyến đường bộ cao tốc đang khai thác đều có trạm dịch vụ, các trạm dịch vụ đang hoạt động là nơi cho lái xe, hành khách dừng nghỉ, đổ nhiên liệu và dịch vụ kiểm tra kỹ thuật… Các trạm dừng nghỉ hiện nay phần lớn đầu tư chưa đồng bộ vẫn còn chưa nhiều dịch vụ phục vụ người dân. Trạm dừng nghỉ Hải Đăng trên cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên, đây là dịch vụ tiện ích giao thông đầu tiên trên cao tốc của tỉnh Thái Nguyên, cao tốc Nội Bài – Lào Cai có 05 trạm dừng nghỉ, cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình có 01 trạm dừng nghỉ, cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây không có trạm dịch vụ.

Hệ thống biển báo hiệu: Hệ thống biển báo hiệu trên một số tuyến đường bộ cao tốc đang khai thác được lắp đặt đầy đủ theo đúng quy định hiện hành. Một số biển báo

không hợp lý trên một số đoạn tuyến cao tốc đã được dỡ bỏ để không ảnh hưởng đến tổ chức giao thông trên đường (như tuyến Nội Bài – Lào Cai). Ngoài ra tuyến Hà Nội – Hải Phòng còn có biển báo VMS tích hợp với hệ thống ITS giúp người tham gia giao thông biết những thông tin về ATGT. Hệ thống tiêu phản quang được gắn trên tôn lượn sóng và dải phân cách giữa giúp các phương tiện lưu thông an toàn hơn vào ban đêm.

Hệ thống chiếu sáng: Hiện nay hệ thống chiếu sáng trên đường bộ cao tốc được lắp đặt tại các vị trí chính như tại các điểm ra vào, tại các nút giao trực thông và liên thông, trên hệ thống cầu vượt nhằm đảm bảo ATGT cho phương tiện khi lưu thông vào ban đêm. Tuy nhiên, một số đoạn hệ thống chiếu sáng chưa được lắp đặt đầy đủ (như tuyến Nội Bài – Lào Cai) nên còn hạn chế về tầm nhìn cũng như quan sát hệ thống biển báo hiệu giao thông.

- **Quốc lộ**

Hệ thống trạm dừng nghỉ: Hệ thống trạm dừng nghỉ dọc đường đã được Luật GTĐB 2008 chính thức công nhận là một phần của KCHT GTVT. Khi lập quy hoạch mạng lưới đường bộ cần có quy hoạch về quỹ đất và kinh phí cho xây dựng trạm nghỉ vì hệ thống trạm nghỉ gắn kết với hệ thống đường bộ.

Quyết định số 2753/QĐ-BGTVT ngày 10/09/2013 của Bộ Giao thông vận tải về quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên quốc lộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Theo quy hoạch thì mục tiêu đến năm 2020, trên quốc lộ 1 có 48 trạm dừng nghỉ (loại 1có 34 trạm; loại 2 là 10 trạm và loại 3 là 4 trạm), đảm bảo ít nhất mỗi tỉnh có một trạm dừng nghỉ, và trên các quốc lộ còn lại có 49 trạm dừng nghỉ. Hiện nay các doanh nghiệp đã đầu tư nhiều trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ bằng nguồn vốn xã hội hóa. Việc phát triển trạm dừng nghỉ trên Quốc lộ 1 còn gặp khó khăn do chưa có cơ chế chính sách khuyến khích, thu hút xã hội hóa đầu tư. Chính điều này đã dẫn đến nhà đầu tư có tiềm lực thì làm bài bản, còn nhà đầu tư thiếu vốn sẽ không thể triển khai theo quy định hoặc làm rất sơ sài.

Hệ thống biển báo: Năm 2014, Việt Nam đã tham gia 02 công ước Quốc tế (công ước Viên) về Giao thông đường bộ và Công ước về báo hiệu đường bộ 1968, do đó các biển báo, vạch kẻ đường đã được thay thế phù hợp với quy định của công ước Viên. Hệ thống biển báo hiệu trên các tuyến đường quốc lộ nhìn chung được lắp đặt đầy đủ và đúng quy định hiện hành Tuy nhiên, trên một số tuyến quốc lộ hiện nay vẫn tồn tại biển báo hiệu không còn phù hợp như: bị bong tróc, che khuất tầm nhìn,… và năm 2019 đã thay thế, điều chỉnh 2.014 cụm biển báo. Bộ Giao thông vận tải đang tiếp tục đẩy mạnh triển khai rà soát, sửa chữa và thay thế hệ thống báo hiệu đường bộ theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ (QCVN 41:2019/BGTVT).

Hệ thống chiếu sáng: hệ thống chiếu sáng trên quốc lộ tương đối đầy đủ, đảm bảo chiếu sáng cho các phương tiện lưu thông vào ban đêm. Tuy nhiên, một số đoạn hệ thống chiếu sáng chưa được lắp đặt đầy đủ (như tuyến quốc lộ 5) nên còn hạn chế về tầm nhìn cũng như quan sát hệ thống biển báo hiệu giao thông.

- **Đường địa phương**

Điểm dừng đón trả khách: Trên mạng lưới đường giao thông nông thôn trên cả nước hiện nay có 2.678 xã có điểm dừng, đỗ, đón trả khách tại trung tâm xã dọc theo các quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện có tuyến vận tải khách công cộng đạt 30,41% so với tổng số xã trong cả nước.

Hệ thống biển báo hiệu: Hệ thống biển báo hiệu, cọc tiêu, lan can phòng hộ, các biển chỉ dẫn hầu trên đường giao thông nông thôn đang là vấn đề bất cập hiện nay, thiếu hệ thống biển báo hoặc biển báo có kích thước không phù hợp, thiếu hệ thống cọc tiêu, vạch sơn tại hầu hết các tuyến đường nông thôn trong cả nước ảnh hưởng đến công tác tổ chức giao thông và gây mất an toàn giao thông trên tuyến. Đối với đường xã và đường thôn xóm, đường trục chính nội đồng thì gần như không có các trang thiết bị biển báo hiệu, hệ thống cọc tiêu, hệ thống rãnh thoát nước...

Hệ thống chiếu sáng: các tuyến đường xã, đường thôn xóm còn thiếu. Để đảm bảo trật tự, an toàn giao thông, nhiều thôn, xóm đã thực hiện xã hội hóa điện chiếu sáng.

- **Các đặc trưng giao thông đường bộ ở Việt Nam ảnh hưởng đến an toàn giao thông**

Đường trung du, miền núi (khu vực Trung du và miền núi phía Bắc, phía Tây vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Nam Trung Bộ và một phần Tây Nguyên):

- Bình đồ có nhiều đường cong bán kính nhỏ, cua liên tục. Trắc dọc tuyến có nhiều đèo dốc, độ dốc dọc lớn. Trắc ngang đường hẹp, thường một bên vách cao, một bên vực sâu.

Ví dụ như đoạn QL 4C dài 185 km xuất phát từ thành phố Hà Giang đi qua 04 huyện thuộc Cao nguyên đá Đồng Văn của tỉnh Hà Giang chạy qua đỉnh đèo Mã Pí Lèng cao 1.200 - 1.400m, địa hình hiểm trở, một bên núi cao, một bên vực sâu, độ dốc dọc trung bình lớn từ 8 – 10%, có 08 cung đường cua hết sức nguy hiểm, bán kính đường cong dưới 15m và bên cạnh đó là 216 khúc cua tay áo, cua chữ A, chữ Z, mặt đường hẹp chỉ đủ cho một làn xe với nhiều đoạn đường dốc cao lên đến 12m. Các tuyến khác như QL4D, QL279, QL34, QL14, QL24, QL25, QL19…cũng có điều kiện tương tự. Ngay cả các đường nối vào các nhà dân cũng có độ dốc cao dẫn đến thói quen người đi xe máy thường buông hai chân. Đây là tình trạng khá phổ biến dẫn đến việc người dân không qua được bài sát hạch thực hành điều khiển mô tô.

- Đường có các ngầm qua sông, suối … đòi hỏi người lái phải có kỹ năng điều khiển qua ngầm, đặc biệt trong các trường hợp nước sâu, chảy siết, trong mùa mưa, lũ.

- Chất lượng mặt đường, đặc biệt hệ thống đường giao thông nông thôn thấp, nhiều đường sỏi, đá, đất thường gây trơn trượt, sình lầy trong điều kiện trời mưa. Hệ thống giao thông nông thôn đặc biệt ở vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới vẫn còn nhiều khó khăn; nhiều xã đã có đường ô tô đến trung tâm xã nhưng mặt đường chưa được cứng hóa, đường đến thôn, bản vẫn chủ yếu là đường đất, sỏi đá, trời mưa lầy lội, trơn trượt, trời nắng nhiều bụi mù che khuất tầm nhìn.

- Ảnh hưởng của điều kiện thời tiết, khí hậu:

+ Sương mù, tuyết vào mùa đông gây mặt đường trơn trượt. Nhiều tuyến đường có sương mù lúc sáng và chiều tối, luôn tiềm ẩn nguy hiểm và nguy cơ mất an toàn giao thông cao. Nhiều khu vực cao trên 1.000 m xuất hiện băng tuyết như: đỉnh Cao Mã Pờ, Tây Côn Lĩnh, Mã Pí Lèng, Sa Pa, Y Tý, Si Ma Cai, Ô Qúy Hồ, Khau Phạ, Trống Páo Sang, La Páng Tẩn, Mẫu Sơn, Phia Oắc - Phia Đén, Tà Xùa, Pha Đin…Trong điều kiện băng tuyết, mặt đường thường trơn trượt và hạn chế tầm nhìn, đường đèo có nhiều khúc cua nguy hiểm nên người lái xe cần phải có kỹ năng điều khiển phương tiện trong điều kiện đường trơn trượt và sương mù.

+ Có nhiều lũ, lụt vào mùa mưa gây tình trạng sạt lở, đá rơi : Do có địa hình hiểm trở, chia cắt, địa chất thiếu ổn định nên Vùng Trung du và miền núi phía Bắc, phía Tây vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Nam Trung Bộ là điểm nóng tiềm ẩn nhiều nguy cơ xảy ra lũ quét, sạt lở đất. Vào mùa mưa lũ, Đường Cột cờ Quốc gia Lũng Cú; tuyến đường Quốc lộ 4C từ thành phố Hà Giang đi 4 huyện vùng cao núi đá phía Bắc; tỉnh lộ 176 đoạn đường tránh Quốc lộ 4C qua thị trấn Yên Minh; tuyến đường từ huyện Bắc Quang đi huyện Xín Mần; tuyến đường Vĩnh Tuy - Yên Bình, đường Minh Ngọc - Mậu Duệ, đường Yên Minh - Mậu Duệ - Mèo Vạc… nhiều đoạn đã sạt lở hàng nghìn mét khối đất đá tràn xuống mặt đường giao thông khiến người dân, các phương tiện đi lại gặp rất nhiều khó khăn.

+ Vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Nam Trung Bộ chịu ảnh hưởng lớn về mưa bão và nắng nóng gió Lào. Người điều khiển phương tiện cần có kỹ năng điều khiển phương tiện trong điều kiện thời tiết mưa bão và gió Lào. Trung bình hàng năm có khoảng 11-12 cơn bão xảy ra.

Đường khu vực đồng bằng:

- Đường có nhiều giao cắt cùng mức. Như QL 5 dài 105 km có tới gần 150 điểm đấu nối với các quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, xã, bình quân gần 02 nút giao/1km. Theo thống kê, hầu hết các vụ tai nạn xảy ra trên quốc lộ 5 đều tại các điểm giao cắt, lối mở sang đường.

Giao cắt giữa đường bộ với đường sắt nhiều dọc các tuyến đường sắt Bắc – Nam, Hà Nội – Hải Phòng. Có đến 60% các vụ TNGT đường sắt xảy ra tại giao cắt. Nguyên nhân chính là do ý thức và kỹ năng điều khiển phương tiện của người tham gia giao thông đường bộ.

- Dân cư sống dọc các tuyến đường kèm theo các hoạt động buôn bán họp chợ, trường học, lấn chiếm lòng đường vỉa hè … ngay sát đường dẫn đến nhiều tình huống nguy hiểm bất ngờ đòi hỏi người điều khiển phương tiện phải có các kỹ năng phán đoán các tình huống giao thông bất ngờ xảy ra.

- Các hoạt động nông nghiệp thời vụ ảnh hưởng đến giao thông như phơi rơm, thóc trên đường vào vụ mùa, đốt rơm rạ gây khói, chăn thả gia súc trên đường … làm ảnh hưởng đến tình hình ATGT, người lái cần phải có kỹ năng xử lý tình huống trong các điều kiện này.

- Giao thông hỗn hợp với mật độ phương tiện giao thông cao, nhiều tuyến giao thông có phương tiện xe tải lớn, xe công ten nơ… người lái xe cần có các kiến thức kỹ năng tham gia giao thông hỗn hợp và phòng tránh các tình huống nguy hiểm bất ngờ.

Trên một số tuyến quốc lộ như QL1, QL5, QL10, QL13, QL18, QL22, QL51, QL1K...lưu lượng phương tiện giao thông cao, do có nhiều khu công nghiệp dọc quốc lộ nên nhiều xe tải nặng, xe container hoạt động. Theo khảo sát, lưu lượng trên tuyến QL5 khá cao so với các tuyến quốc lộ khác, dao động từ 34.300 đến 80.600 phương tiện trong 01 ngày đêm, lượng xe tải và xe container hoạt động cao đặc biệt tại khu vực các khu công nghiệp Phố Nối, Nam Sách, Đại An…và cảng Đình Vũ (theo thống kê, trung bình có khoảng 25.000 lượt xe container lưu thông một ngày đêm).

- Có nhiều các khu vực tập trung các khu công nghiệp và cụm công nghiệp với đặc tính giao thông riêng tập trung vào các giờ cao điểm giao ca.

Vùng Đồng bằng sông Hồng có 79 khu công nghiệp, Đông Nam Bộ có 101 khu công nghiệp, vị trí các khu công nghiệp thường nằm sát mặt đường quốc lộ hoặc tỉnh lộ, huyện lộ nên việc giao thông tại khu vực có khu công nghiệp tương đối phức tạp. Tần xuất TNGT xảy ra tại khu vực có KCN, CCN thường cao gấp 1,2 - 2 lần tần xuất TNGT trên toàn tuyến.

- Giao thông khu vực đô thị thường xuyên bị ùn tắc vào các giờ cao điểm đòi hỏi người điều khiển phương tiện cần có kỹ năng phòng tránh ùn tắc giao thông. Đặc biệt, tại Hà Nội và Tp.HCM.

- Hệ thống đường bộ đan xen hệ thống đường thủy nội địa với nhiều phà, bến thủy nội địa… người lái đòi hỏi có các kỹ năng điều khiển phương tiện lên xuống phà, thuyền.

Trên sông Hậu vẫn còn nhiều bến phà, bến đò đang hoạt động, trong đó có một số bến phà đã hoạt động gần 100 năm, thường xuyên quá tải khi nhu cầu đi lại qua hai bên bờ sông ngày càng lớn. Cần Thơ có 91 bến khách ngang sông, nhiều bến khách ngang sông không có giấy phép hoạt động.

- Giao thông ảnh hưởng lớn của hiện tượng triều cường gây ngập sâu các tuyến đường. Đòi hỏi người lái cần phải có kỹ năng tham gia giao thông trong điều kiện này. Đặc biệt là TP Hồ Chí Minh, Cần Thơ.

Nhiều tuyến đường ở gần sông, rạch thuộc khu vực các quận 2, 4, 7, 8, huyện Nhà Bè ngập sâu, sinh hoạt, lưu thông đi lại của người dân hết sức khó khăn, phương tiện thường xuyên bị chết máy. Tại Cần thơ, có khoảng 09 đợt triều cường/năm. Tháng 10/2019 tại Cần Thơ, Quận Ninh Kiều có 61 tuyến đường chính ngập trung bình từ 0,2m-0,4m; đặc biệt các tuyến Mậu Thân, Nguyễn Văn Cừ, Nguyễn Thị Minh Khai, khu vực Tân An, Trần Văn Hoài, Trần Việt Châu, Trung tâm thương mại Cái Khế ngập sâu khoảng 0,6m. Quận Bình Thủy có 14 tuyến đường bị ngập. Quận Ô Môn có 10 tuyến bị ngập; quận Thốt Nốt có 34 tuyến bị ngập. Năm 2019, Theo Cục Quản lý đường bộ IV, trên 07 tuyến quốc lộ do Cục quản lý có tới 38 điểm, đoạn ngập (QL1: 26 điểm, QL53: 8 điểm, QL54: 01 điểm, QL63: 01 điểm, QL91: 01 điểm, Nam sông Hậu: 01 điểm) do triều cường và lũ hàng năm khiến đường hư hỏng nặng, việc lưu thông của người dân gặp khó khăn.

1.4.3. Hành lang ATGT đường bộ

- **Hệ thống rào chắn và hành lang ATGT trên đường bộ cao tốc**

Hệ thống rào chắn lưới B40, dây thép gai bảo vệ hành lang ATGT và tôn hộ lan bảo vệ ATGT trên các tuyến đường bộ cao tốc được lắp đặt đầy đủ, đúng theo thiết kế. Tuy nhiên, trên một số tuyến người dân phá dỡ rào chắn để đón trả khách, đi xe mô tô, bán hàng, chăn thả gia súc, gia cầm… gây mất ATGT; nhiều điểm mở rào để kinh doanh hàng quán, đổ nước mui, xây nhà trong phạm vi hành lang ATGT đường bộ.

- **Hành lang ATGT trên quốc lộ**

Tình hình lấn chiếm HLAT GTĐB và các điểm đấu nối trái phép vào quốc lộ vẫn diễn ra phức tạp. Đến hết 2018, giao cắt giữa đường bộ và đường sắt có 1.516 đường ngang hợp pháp, trong đó có 648 có người gác, 480 có cảnh báo tự động và 388 là biển cảnh báo. Ngoài ra, đường ngang dân sinh mở trái phép tại 4.155 vị trí, trong đó Lối đi tự mở có chiều rộng > 3m là 852 vị trí (chiếm 20,50%); Lối đi tự mở có chiều rộng < 3m và > 1,5m là 1.244 vị trí (chiếm 29,94%); Lối đi tự mở có chiều rộng < 1,5m là 719 vị trí (chiếm 17,30%) và Lối đi tự mở là lối đi chính vào nhà dân là 1.340 vị trí (chiếm 32,25%). Nếu phân loại lối đi tự mở theo tiêu chí quy định của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ thì có 22 lối đi tự mở là điểm đen TNGT

đường sắt (chiếm 0,53%) và 1.201 lối đi tự mở là điểm tiềm ẩn TNGT đường sắt, chiếm 28,90%. Số lượng đường ngang dân sinh mở trái phép gấp 2,7 lần số đường ngang hợp pháp.

Năm 2019, các đơn vị chức năng đã xóa bỏ 53 vị trí lối đi tự mở nguy hiểm, không để phát sinh lối đi tự mở trên các tuyến đường sắt. Xây dựng gồ giảm tốc tại 639/1574 (đạt 40,6%) vị trí giao cắt đường sắt với đường bộ. Phối hợp với các đơn vị đường sắt thực hiện công tác rào thu hẹp 1.486/2.017 vị trí lối đi tự mở (đạt 73,67%). Tổ chức cảnh giới ATGT tại 251/430 vị trí lối đi tự mở (đạt 58,37%); phát quang đảm bảo tầm nhìn tại 389 giao cắt, giải tỏa 39 vị trí vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt; tháo dỡ 110 biển quảng cáo.

Về cơ bản, những nguyên nhân dẫn tới những vi phạm HLATĐB như: Thiếu ý thức chấp hành pháp luật của người dân sống dọc hai bên đường; hiệu quả tuyên truyền các VBPL về TTATGT đường bộ còn thấp; việc xây dựng các khu công nghiệp, khu dân cư khu dịch vụ thương mại không theo đúng với quy hoạch; đền bù giải phóng mặt bằng không thoả đáng; thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan nhà nước trong quy hoạch xây dựng dọc theo các tuyến quốc lộ; xử lý không kiên quyết những vi phạm HLAT GTĐB; nhiều tỉnh không có quy hoạch đấu nối đường nhánh vào quốc lộ.

- **Hành lang ATGT trên đường GTNT**

Chính quyền địa phương chưa thực sự quan tâm đến vấn đề HLATGT trên các tuyến đường GTNT mà mới tập trung giải quyết trên các tuyến quốc lộ và đường tỉnh. Ngoài ra, còn thiếu sự đôn đốc kiểm tra của chính quyền cấp tỉnh đối với cấp huyện trong công tác quản lý hành lang ATGT.

Hình thức vi phạm HLATGT phổ biến trên các tuyến đường này là người dân trồng cây nông nghiệp, xây tường rào sát lề đường. Một số tỉnh có nền kinh tế phát triển tại khu vực đồng bằng có hình thức vi phạm như mở hàng quán kinh doanh trong phạm vi HLATGT tuyến đường huyện.

1.4.4. Quản lý, bảo trì đường bộ

- **Quản lý, bảo trì đường cao tốc và quốc lộ**

Quản lý, bảo trì đường bộ, gồm: Bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất và các công việc khác phục vụ công tác quản lý, bảo trì.

Bảo dưỡng thường xuyên: Đối với hệ thống đường bộ cao tốc, công tác BDTX đường bộ cao tốc được ưu tiên bố trí tương đối đầy đủ, cơ bản đáp ứng yêu cầu tại Tiêu chuẩn và Định mức BDTX đường cao tốc; đối với hệ thống đường quốc lộ, do nguồn vốn khó khăn, hiện hạn mức BDTX cho hệ thống quốc lộ trung bình là 50tr/km/năm để thực hiện một số nhiệm vụ chính như: Tuần đường, quản lý hành lang an toàn giao thông đường bộ, trực bão lũ, vệ sinh, cắt cỏ, bặt lề, vét rãnh, thông cống, sửa chữa ổ gà, sình

lún mặt đường, nắn chỉnh cọc tiêu, cọc H, biển báo, cột Km, sơn dặm vạch kẻ đường…). Hạn mức trên mới chỉ đáp ứng được từ 30÷40% nhu cầu và các yêu cầu tại Tiêu chuẩn 07:2013/TCĐBVN và Định mức BDTX đường bộ số 3409/QĐ-BGTVT.

Sửa chữa định kỳ: Nhiều tuyến quốc lộ và các công trình đường bộ đã được Tổng cục ĐBVN, các Cục QLĐB và 52 Sở GTVT nhận quản lý quốc lộ tiến hành thực hiện. Tỉ lệ khối lượng được sửa chữa định kỳ tăng dần qua các năm, trung bình sửa chữa cục bộ tăng 34% về khối lượng; sửa chữa toàn bộ tăng 42% về khối lượng và tăng khoảng 12% về vốn bảo trì. Tuy nhiên, vẫn còn 62% chiều dài các tuyến quốc lộ đến hạn sửa chữa lớn và vừa chưa được thực hiện.

Vốn cho công tác bảo trì: Từ khi quỹ Bảo trì đường bộ đi vào hoạt động, từ năm 2013 nguồn chi cho công tác bảo trì đường quốc lộ tăng lên đáng kể đạt 6.569,9 tỷ tăng 143,33% so với năm 2012 (ngân sách cấp khoảng 2.700 tỷ đồng). Giai đoạn 2013 – 2018, quỹ Bảo trì đường bộ hoạt động ổn định và tăng dần qua các năm với tốc độ tăng trưởng trung bình đạt 25,89%/năm (năm 2018 bố trí 10.746 tỷ đồng). Nguồn thu phí bảo trì đường bộ trong giai đoạn 2013 – 2018 được hình thành từ hai nguồn, đó là nguồn thu từ phí sử dụng đường bộ (thu từ đóng góp của phương tiện cơ giới đường bộ) và thu từ nguồn hỗ trợ của ngân sách nhà nước (chiếm khoảng trên 33% so với tổng quỹ). Nguồn Quỹ TW cũng chỉ đáp ứng được 44,05% nhu cầu tối thiểu của công tác bảo trì hệ thống đường bộ.

- **Quản lý, bảo trì đường địa phương**

Trên cơ sở quy định tại Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13/3/2012 của Chính phủ và các nghị quyết của Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ, hàng năm Quỹ sẽ phân bổ 35% nguồn thu của Quỹ cho các địa phương để thực hiện bảo trì các tuyến đường địa phương (đường huyện, đường xã), khả năng bố trí khoảng từ 1.900 tỉ đến trên 2.400 tỉ/năm, tốc độ tăng trưởng trung bình giai đoạn 2013 – 2018 khoảng 5,05%/năm.

Công tác bảo trì đường GTNT còn hạn chế do thiếu kinh phí và nguồn nhân lực, đặc biệt các tuyến đường xã, đường thôn, xóm hầu như không có kinh phí để thực hiện công tác bảo trì thường xuyên.

1.4.5. Công tác cải tạo điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT

Công tác cải tạo điểm đen đã và đang được tiến hành hàng năm, nhiều điểm đen TNGT đã được xử lý. Tuy nhiên, còn nhiều bất cập cần phải được giải quyết như trình tự, thủ tục xác định và tiến hành xử lý điểm đen; tiến độ khắc phục, xử lý điểm đen còn chậm. Quy định về xử lý điểm đen đã được Bộ GTVT ban hành tại thông tư số 26/2012/TT-BGTVT ngày 20/7/2012 quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác. Tổng cục Đường bộ Việt Nam chịu trách nhiệm xử lý điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đối với hệ thống quốc lộ và UBND cấp

tỉnh chịu trách nhiệm xử lý điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đối với hệ thống đường địa phương. Năm 2019, đã xử lý 322 điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ.

Chi phí cho công tác xử lý điểm mất ATGT ngày càng được tăng cường, từ 56 tỷ đồng năm 2013 đã tăng dần qua các năm 2014 (161 tỷ đồng), 2015 (232 tỷ đồng), 2016 (316 tỷ đồng), 2017 (395 tỷ đồng) và năm 2018 (261 tỷ đồng).

1.4.6. Thẩm tra an toàn giao thông

Các quy định pháp lý liên quan đến công tác thẩm tra an toàn giao thông đường bộ được ban hành đầy đủ tại Luật Giao thông đường bộ, Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT.

Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 4218/QĐ-BGTVT ngày 27/11/2015 về việc phê duyệt đề án Tăng cường công tác thẩm định ATGT trên hệ thống đường quốc lộ và đường bộ cao tốc. Theo đó các tuyến đường bộ cao tốc và một số tuyến quốc lộ đang khai thác đã được thẩm tra an toàn giao thông. Các dự án đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo đường cao tốc và đường quốc lộ được thực hiện thẩm tra an toàn giao thông trong giai đoạn thiết kế kỹ thuật (đối với dự án thiết kế 03 bước) hoặc thiết kế bản vẽ thi công (đối với dự án thiết kế 02 bước) và giai đoạn trước khi đưa công trình vào khai thác.

Nhìn chung, công tác thẩm tra ATGT trong những năm gần đây đã được chú trọng thực hiện. Tuy nhiên, đối với các công trình, dự án ở cấp địa phương việc thực hiện thẩm tra ATGT còn hạn chế.

1.4.7. Tổ chức giao thông

a) Tổ chức giao thông đường đô thị

Giao thông trong đô thị ở Việt Nam có những đặc điểm đặc trưng như: số lượng xe môtô, xe gắn máy tham gia giao thông chiếm tỷ lệ rất lớn. Bên cạnh đó, số lượng xe ôtô con cũng đang gia tăng nhanh chóng, nhiều loại hình taxi công nghệ ra đời, trong khi đó VTHKCC chỉ chiếm tỉ lệ nhỏ trong giao thông nội đô, kết cấu hạ tầng giao thông chưa đáp ứng kịp với tốc độ gia tăng phương tiện giao thông.

Thời gian qua, Sở GTVT Hà Nội và Tp.HCM đang thực hiện các giải pháp phân làn, phân luồng giao thông để tách dòng phương tiện hỗn hợp và tăng cường điều hành và hướng dẫn giao thông của lực lượng cảnh sát và thanh tra giao thông vào các giờ cao điểm, tại các điểm có nguy cơ ùn tắc giao thông và tại các điểm có công trình thi công. Việc tổ chức giao thông đô thị tại các thành phố lớn đều chú trọng, tập trung vào các giải pháp như phân luồng các tuyến đường một chiều một cách hợp lý, phân luồng giao thông từ xa, phát triển hệ thống vận tải công cộng, tách làn đường cho xe máy, tổ chức giao thông ở đường ngang đi qua đường sắt, giải quyết các điểm ùn tắc giao thông tại khu vực cổng trường học vào những giờ cao điểm .v.v.

Sau 03 năm thực hiện Nghị quyết 06/2015/NQ-HĐND ngày 01/12/2015 của HĐND thành phố Hà Nội về Chương trình mục tiêu nhằm giảm thiểu ùn tắc và đảm bảo ATGT trên địa bàn TP Hà Nội giai đoạn 2016÷2020, thành phố đã nghiên cứu, rà soát các tuyến đường, các nút giao thông có tình trạng UTGT hoặc có nguy cơ xảy ra ùn tắc cũng như mất an toàn giao thông để phân loại và có giải pháp cải tạo, sửa chữa hoặc lắp đặt đèn tín hiệu giao thông độc lập (trong 3,5 năm đã sửa chữa 36 tuyến đường, lắp đặt 112 nút đèn tín hiệu giao thông)…Cùng đó, đã tiến hành cải tạo, sửa chữa mặt đường, vỉa hè tại 17 vị trí nút giao, tuyến đường; 05 vị trí giao cắt với đường sắt; cải tạo chỉnh trang 06 tuyến đường để nâng cao năng lực thông hành. Với những điểm ùn tắc do thi công công trình, liên ngành thành phố tổ chức phân luồng phương tiện từ xa, hạn chế xe tải, xe khách lưu thông trong giờ cao điểm. Đồng thời, ngành chức năng tăng cường kiểm tra đơn vị thi công, bảo đảm sử dụng đúng diện tích lòng đường, thời gian thi công được cấp phép, có đủ biển, đèn báo hiệu, người phân luồng phương tiện qua công trường...;

Thành phố cũng đang đầu tư, từng bước ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành giao thông như: triển khai phần mềm Govone trong quản lý kết cấu hạ tầng giao thông; triển khai thí điểm hệ thống thẻ vé điện tử trên tuyến buýt BRT; tiếp tục triển khai xây dựng hệ thống bản đồ kỹ thuật số hiển thị tình trạng giao thông theo thời gian thực nhằm điều tiết và giảm ùn tắc giao thông...

Thành phố Hà Nội đã 04 lần tổ chức phân làn ô tô, xe máy, gồm: Năm 2003 trên tuyến Kim Mã; năm 2006 trên tuyến Trần Khát Chân - Đại Cồ Việt; năm 2009 trên tuyến Giải Phóng; năm 2011 trên nhiều tuyến phố (Trần Khát Chân - Đại Cồ Việt, Xã Đàn, Giải Phóng, Phố Huế, Bà Triệu, Nguyễn Trãi...), tuy nhiên hiệu quả không cao do ý thức của người tham gia giao thông và kết cấu hạ tầng giao thông còn bất cập.

Sở GTVT TP HCM tập trung tổ chức phân luồng khu vực trung tâm Thành phố theo hướng hạn chế xe tải lưu thông ban ngày, cấm xe khách lưu thông một số tuyến đường; cấm xe sơmi rơmoóc lưu thông vào một số tuyến đường vào ban đêm; xây dựng kế hoạch và triển khai tổ chức thực hiện các phố đi bộ khu vực trung tâm Thành phố. Sở GTVT cũng nghiên cứu đề xuất triển khai việc thu phí xe ôtô lưu thông vào khu vực nội đô; tổ chức phân luồng 01 chiều các loại xe ô tô trên 53 tuyến đường, phân luồng 01 chiều toàn bộ trên 07 tuyến đường. Thành phố đã hoàn thành giai đoạn 1 của Đề án phát triển giao thông thông minh thành phố, cụ thể là đã đưa vào sử dụng Trung tâm Giám sát và Điều khiển giao thông thành phố.

TP Hồ Chí Minh triển khai việc lắp đặt dải phân cách trên 12 tuyến đường để tách dòng xe mô tô 2 bánh, xe thô sơ với dòng ô tô trên các tuyến đường có đủ điều kiện và mật độ phương tiện cao như: đường Phạm Văn Đồng, đại lộ Mai Chí Thọ, Võ Văn Kiệt...; đóng 13 điểm mở dải phân cách trên tuyến Xa lộ Hà Nội, Quận 9 và quận Thủ

Đức; điều chỉnh bề rộng, tăng số làn xe, cho phép các loại xe đi trộn dòng đi theo hướng tại các giao lộ trên 55 tuyến đường; cải tạo kích thước hình học, mở rộng lòng đường, các nút thắt cổ chai tại 121 vị trí, khu vực; lắp đặt bổ sung đèn tín hiệu tại 112 giao lộ.

b) Tổ chức giao thông đường ngoài đô thị

Đặc điểm nổi bật của dòng phương tiện giao thông đường bộ lưu thông trên mạng lưới giao thông đường bộ Việt Nam nói chung và quốc lộ nói riêng là dòng giao thông hỗn hợp, ở đó có rất nhiều loại phương tiện khác, nhiều loại tốc độ khác nhau và các tuyến đường thường qua nhiều các khu vực đô thị, khu dân cư sinh sống đông đúc. Chính vì vậy, việc phân luồng giao thông cho các phương tiện lưu thông trên tuyến gặp nhiều khó khăn. Lưu lượng phương tiện giao thông trên các tuyến quốc lộ cao. Hiện nay, một số đoạn trên các tuyến quốc lộ đã mãn tải như QL1A, QL13, QL22, QL50, QL51…

Một số tuyến quốc lộ đã tổ chức tách làn giữa ô tô và xe máy như QL22, QL1A (đoạn TPHCM - Long An), xa lộ Hà Nội... Tuyến quốc lộ 1 sau khi bố trí dải phân cách tách làn đường giữa ôtô và xe máy, tình hình TNGT giảm đáng kể, tuy nhiên, ở nhiều tuyến đường hẹp vẫn phải cho các phương tiện lưu thông hỗn hợp.

Hiện nay hầu hết các nút giao trên hệ thống đường quốc lộ đều là nút giao cùng mức, số lượng các giao cắt khác mức rất ít. Trên các tuyến cao tốc đã xây dựng giao cắt khác mức. Giao cắt cùng mức là vị trí rất dễ gây ách tắc giao thông đồng thời tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn.

Trên nhiều tuyến quốc lộ giao cắt tại dải phân cách được mở cho các phương tiện chuyển hướng. Tuy nhiên, do bề rộng dải phân cách giữa tương đối nhỏ nên các điểm giao cắt này không đủ chỗ cho phương tiện dừng chờ chuyển hướng dẫn đến cản trở các phương tiện khác lưu thông và gây mất an toàn. Thêm vào đó, nhiều doanh nghiệp và người dân sống dọc quốc lộ cũng tự ý phá giải phân cách để qua đường. Tại những vị trí này không có hệ thống báo hiệu nên rất dễ xảy ra tai nạn khi tốc độ phương tiện lưu thông trên tuyến quốc lộ là tương đối lớn (90 km/h).

Ngày 10/9/2013, Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành quyết định 2753/QĐ-BGTVT phê duyệt quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên quốc lộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Theo đó, đến năm 2030 sẽ có 152 trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ.

Năm 2018, theo báo cáo của Tổng cục ĐBVN, ngoài 03 trạm dừng nghỉ do JICA (Nhật Bản) hỗ trợ đầu tư xây dựng tại Hòa Bình, Ninh Bình và Bắc Giang thì các doanh nghiệp cũng đã đầu tư nhiều trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ bằng nguồn vốn xã hội hóa. Tổng cục ĐBVN đã công bố đưa vào khai thác 25 trạm dừng nghỉ trên toàn quốc. Tuy nhiên, nhiều trạm dừng nghỉ chưa đáp ứng được yêu cầu khai thác, sử dụng theo Thông tư số 48/2012/TT-BGTVT ngày 15/11/2012 của Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ (QCVN 43:2012/BBGTVT).

Nhiều trạm vẫn chưa phát huy được các chức năng như dịch vụ nghỉ ngơi, hỗ trợ giao thông. Thói quen dừng đỗ dọc đường của lái xe, lên xuống không đúng nơi quy định cũng là nguyên nhân khiến hành khách không vào trạm dừng nghỉ. Cùng với đó nhiều hạn chế về mặt chủ quan như công tác đầu tư cơ sở hạ tầng, quản lý của cơ quan chức năng…Bên cạnh đó, việc phát triển trạm dừng nghỉ trên quốc lộ còn gặp khó khăn do chưa có cơ chế chính sách khuyến khích, thu hút xã hội hóa đầu tư.

c) Tổ chức giao thông trên đường cao tốc

Phương án tổ chức giao thông trên đường cao tốc bao gồm các nội dung được quy định tại Điều 9, Thông tư 90/2014/TT-BGTVT hướng dẫn về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc. Phương án tổ chức giao thông trên tuyến theo quy định Chủ đầu tư phải lập phương án tổ chức giao thông và phải được Bộ GTVT phê duyệt (đối với các tuyến đường bộ cao tốc Bộ GTVT quản lý). Đối với các tuyến đường bộ cao tốc do địa phương quản lý thì phương án tổ chức giao thông sẽ do UBND tỉnh, thành phố phê duyệt. Hiện nay hệ thống đường bộ cao tốc đang khai thác có 03 loại, loại đường cao tốc 06 làn xe cơ giới, 04 làn xe cơ giới có giải phân cách cứng và loại cao tốc hạn chế 02 làn xe làn cơ giới (có 141km đang khai thác trên tuyến Nội Bài - Lào Cai). Tất cả các tuyến cao tốc đang khai thác đều bố trí mỗi chiều 01 làn dừng khẩn cấp có chiều rộng 3m, mỗi làn cơ giới có chiều rộng 3,75m. Tốc độ khai thác tối thiểu là 60km/h và tốc độ tối đa 120km/h, khoảng cách an toàn giữa các phương tiện tối thiểu là 100m tương ứng với tốc độ từ 100km/h - 120km/h; 70m tương ứng với tốc độ từ 80km/h - 100km/h; 55m tương ứng với tốc độ từ 60km/h - 80km/h (Theo Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29/8/2019 của Bộ BGTVT quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông, thông tư có hiệu lực từ ngày 15/10/2019). Ngoài ra một số tuyến còn được lắp đặt hệ thống camera để giám sát giao thông và soát giao thông vàvi phạm của người điều khiển phương tiện như tuyến Nội Bài – Lào Cai, Hà Nội – Hải Phòng, Pháp Vân – Cầu Giẽ, Cầu Giẽ - Ninh Bình, TPHCM - Long Thành - Dầu Giây…

Tuyến Hà Nội – Bắc Giang vẫn chưa có hệ thống đường gom hoàn chỉnh, khiến mô tô, xe gắn máy phải đi vào phần đường cao tốc, tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn giao thông.

1.4.8. Ứng dụng KHCN trong phát triển KCHT và tổ chức giao thông

a) Ứng dụng KHCN trong phát triển KCHT giao thông đường bộ

➢ *Ứng dụng KHCN trong xây dựng công trình giao thông*

- Ứng dụng thử nghiệm 05 loại vật liệu mới, điển hình là công nghệ tái chế nóng bê tông nhựa, thử nghiệm gỉ thép trong xây dựng nền đường kết cấu nền đường ô tô, thử nghiệm mặt đường bê tông nhựa ấm theo công nghệ của Hàn Quốc.

- Tăng cường sử dụng vật liệu Carboncore Asphalt với lợi thế chi phí thấp, thi công nhanh và đơn giản. Ứng dụng nhũ tương nhựa đường axit sử dụng trong sửa chữa, đảm bảo giao thông được đánh giá phù hợp thời tiết ẩm ướt của miền Bắc nước ta. Đưa vào ứng dụng sơn nhiệt dẻo hiệu năng cao có khả năng phản quang ngay cả khi mặt đường bị ướt vào hệ thống báo hiệu đường bộ và an toàn giao thông.

- Ứng dụng vật liệu CFRP trong sửa chữa, tăng cường cầu BTCT và nghiên cứu ứng dụng thiết bị căng kéo tự động nhằm nâng cao chất lượng và tiến độ trong thi công cầu BTCT dự ứng lực.

- Ứng dụng nhiều công nghệ, vật liệu mới trong thiết kế xử lý nền đất yếu như bấc thấm đứng và bấc thấm ngang; giếng cát, cọc cát đầm chặt, cọc cát không rung và gần đây là việc ứng dụng giải pháp xử lý nền đất yếu bằng cọc đất xi măng.

- Ứng dụng công nghệ cào bóc tái sinh nguội tại chỗ của Wirtgen (Đức), Hall-Brother (Mỹ) và Sakai (Nhật Bản). Sử dụng được nguồn nguyên liệu tại chỗ, thời gian thi công nhanh và không làm thay đổi nhiều về cao độ mặt đường (có lợi thế lớn trong các khu đô thị), có lợi ích lớn về mặt môi trường, giảm giá thành thi công.

- Ứng dụng công nghệ xử lý nền đất yếu bằng bơm hút chân không(VCM) tại Dự án đường cao tốc TP Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây giúp rút ngắn thời gian thi công từ 33% đến 50%. Sử dụng kết cấu dầm bản bán lắp ghép tại cầu vượt FO03 (Gói thầu 3B) với dự án xây dựng đường cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi giúp tiết kiệm 63% chi phí sản xuất dầm, đồng thời rút ngắn thời gian thi công chỉ còn 70% so với kết cấu dầm bản rỗng đổ tại chỗ truyền thống.

- Đầu tư vào trang thiết bị, phần mềm tính toán thiết kế chuyên ngành cầu, hầm, đường, cảng - đường thủy như: RM, MIDAS, MISES, PLAXIS, NOVA-TND, VNRoad, Road Plan, MIKE...; các phần mềm quản lý theo mô hình doanh nghiệp điện tử như Portal Office và SmartEOS; trang bị đồng bộ cho các đơn vị và sử dụng thống nhất các phần mềm lập dự toán xây dựng và dự toán chi phí khảo sát GXD và KS-TEDI; đầu tư các phần mềm mô phỏng và dự báo giao thông Visum & Vissim để phục vụ các công tác tư vấn dự án, phân tích, đánh giá hiệu quả đầu tư các dự án giao thông. Ứng dụng phần mềm thiết kế hiện đại cho công tác thiết kế tính toán kết cấu công trình và thiết kế 3D (BIM) như: Civil 3D, Tekla Structures (Cast In Place) Phiên bản 21; Tekla Structures/Steel Detailing Version 2017; phần mềm VDC Suite 2015, phần mềm phân tích và tính toán kết cấu ANSYS...

➢ *Ứng dụng KHCN trong công tác quản lý, bảo trì đường bộ*

Triển khai thực hiện đề án "Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý chất lượng xây dựng, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2013-

2020" và đề án "Đổi mới toàn diện công tác quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ" với một số nội dung như sau:

- Đã triển khai xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải phục vụ công tác quản lý điều hành gồm: Hệ thống cơ sở dữ liệu cầu trên quốc lộ VBMS; hệ thống cơ sở dữ liệu cầu trên đường địa phương LBMS; hệ thống quản lý mặt đường PMS; hệ thống cơ sở dữ liệu quan trắc cầu dây văng.

- Đã triển khai xây dựng và ban hành được 21 TCVN, 04 QCVN và 13 TCCS.

- Đã triển khai hệ thống quan trắc liên tục cho tất cả các cầu dây văng nhịp lớn, đã kết nối được dữ liệu hệ thống quan trắc liên tục 04 cầu Cần Thơ, Rạch Miễu, Bãi Cháy, Kiền về trung tâm cơ sở dữ liệu quan trắc cầu dây văng tại Tổng cục ĐBVN

- Đã từng bước triển khai hoàn thiện hệ thống phòng chống sụt trượt sử dụng lưới thép cường độ cao của Thụy Sĩ, hệ thống NeoWeb.

- Trong bảo dưỡng thường xuyên, đã triển khai áp dụng tram vá vết nứt bằng nhựa nóng, công nghệ tái sinh nóng tại chỗ để vá sửa hư hỏng cục bộ (ổ gà, vỡ mặt đường BTN).

- Trong sửa chữa, đã triển khai nhiều công nghệ mới, vật liệu mới:

+ Ứng dụng hiệu quả công nghệ gia cường dầm cầu bê tông cốt thép bằng vật liệu FRP bám dính ngoài trong sửa chữa đảm bảo giao thông khẩn cấp, sửa chữa gia cường cho các cầu có dấu hiệu hư hỏng để chống xuống cấp, tăng cường khả năng chịu lực và đảm bảo an toàn khai thác.

+ Đã áp dụng rộng rãi 03 công nghệ cào bóc tái sinh nguội tại chỗ trong bảo trì đường bộ gồm: Cào bóc tái sinh nguội tại chỗ bằng bitum bọt và xi măng theo công nghệ của hãng Wirtgen (Đức); cào bóc tái sinh nguội tại chỗ bằng nhũ tương nhựa đường cải tiến và xi măng theo công nghệ của Công ty Hall – Brother (Mỹ); cào bóc tái sinh nguội tại chỗ bằng nhũ tương tủng tính và xi măng theo công nghệ của hãng SAKAI (Nhật Bản).

+ Ứng dụng vật liệu Cacboncor, TL – 2000 trong sửa chữa đảm bảo giao thông, phù hợp thời tiết ẩm ướt.

+ Áp dụng công nghệ thi công cọc tường hộ lan sử dụng máy ép để tăng năng suốt, giảm thời gian thi công.

+ Thi công sửa chữa rãnh dọc sử dụng kết cấu đúc sãn bằng bê tông cốt sợi thành mỏng chất lượng cao.

+ Sửa chữa khe co giãn cầu bằng vật liệu Asphalt đàn hồi (khe co giãn FEBA).

+ Trám vá vết nứt bê tông bằng vữa V-mac sản xuất trong nước (giá thành rẻ bằng một nửa với nhập khẩu) để thay thế vữa nhập khẩu có giá thành cao, không tự chủ được nguồn vật liệu.

- Trong quản lý tải trọng xe: Đã áp dụng công nghệ công nghệ cân động để thành lập 63 trạm kiểm soát tải trọng xe trên toàn quốc. Đến nay, công tác kiểm soát tải trọng xe về cơ bản là thực hiện tự động, loại bỏ sự tác động của con người. Dữ liệu cân được truyền trực tuyến về hệ thống phần mềm kiểm soát tải trọng xe của Tổng cục ĐBVN để đảm bảo sự khách quan, công khai trong công tác kiểm soát tải trọng xe. Bên cạnh đó, Tổng cục ĐBVN cũng đã triển khai xây dựng thí điểm trạm KTTTX sử dụng cân động tốc độ cao trên QL5 thuộc dự án kiểm chứng công nghệ kiểm soát xe quá tải của Nhật Bản ở Việt Nam;

- Về công tác lập kế hoạch bảo trì: đã thử nghiệm sử dụng phần mềm quản lý mặt đường PMS để lập kế hoạch bảo trì mặt đường cho tuyến QL3 và QL21B.

b) Ứng dụng KHCN trong quản lý, tổ chức giao thông

➢ *Quản lý, tổ chức giao thông đô thị*

Hà Nội:

- Triển khai phần mềm Govone ứng dụng công nghệ bản đồ số (GIS), công nghệ di động và công nghệ điện toán đám mây trong quản lý KCHT giao thông thành phố.

- Năm 2014, Thành phố triển khai thực hiện dự án cải tạo, nâng cấp trung tâm điều khiển đèn tín hiệu giao thông và các thiết bị ngoại vi giai đoạn I: Công an thành phố đã phối hợp với đơn vị thi công dự án nâng cấp Trung tâm đèn tín hiệu giao thông với 388/450 camera (40 camera giám sát, 262 camera đo đếm lưu lượng phương tiện; 86 camera giám sát, xử lý vi phạm giao thông); kết nối và đưa hình ảnh về Trung tâm 72 nút giao thông. Ngoài ra lắp đặt 13 camera trên tuyến Vành đai 3 trên cao; bổ sung 18 màn hình quan sát tại trung tâm điều khiển.

- Triển khai dự án thẻ vé điện tử do JICA tài trợ, thực hiện trong giai đoạn 2017-2019; thí điểm triển khai sử dụng hệ thống vé điện tử trên tuyến BRT 01 từ ngày 10-10-2018. TP Hà Nội cũng sẽ phối hợp cùng JICA thực hiện dự án hỗ trợ phát triển hệ thống thẻ vé điện tử liên thông cho giao thông công cộng tại TP Hà Nội, tổ chức quản lý giám sát hành trình xe bằng thiết bị định vị GPS; lắp đặt camera giám sát đảm bảo an ninh trật tự trên xe buýt, triển khai phần mềm tìm buýt.

- Đang tiếp tục triển khai xây dựng hệ thống bản đồ kỹ thuật số hiển thị tình trạng giao thông theo thời gian thực nhằm cung cấp tình hình giao thông trực tuyến để quản lý và giảm ùn tắc giao thông.

- Đầu tư xây dựng trung tâm giám sát điều hành giao thông và xây dựng nền tảng giao thông thông minh. Triển khai xây dựng tiêu chí lắp đặt camera trên địa bàn thành phố để triển khai lắp đặt đồng bộ trên địa bàn thành phố, trước mắt tập trung lắp đặt tại các tuyến đường trong quận nội thành như: Phố Huế - Hàng Bài, Nguyễn Thái Học, Tây Sơn, Bà Triệu, Tràng Tiền, Đinh Tiên Hoàng, Hai Bà Trưng, Cầu Giấy… Ngoài ra, các tuyến đường cửa ngõ như Thăng Long - Nội Bài, Nhật Tân - Nội Bài…cũng được lắp đặt camera giám sát.

TP Hồ Chí Minh:

- Hoàn thành giai đoạn 1 của Đề án phát triển giao thông thông minh thành phố: Hoàn thành, đưa vào sử dụng Trung tâm Giám sát và Điều khiển giao thông thành phố. Đây là nơi tập hợp 775 camera giám sát giao thông, 136 camera đo đếm lưu lượng chuyên dụng, 216 tủ điều khiển tín hiệu giao thông trên 78 tuyến đường chính, 09 điểm kiểm soát tốc độ tự động, 06 điểm kiểm soát tải trọng...Thông tin giao thông từ Trung tâm này được đưa lên 70 bảng thông tin giao thông điện tử (VMS) thường xuyên cập nhật, cung cấp trực tuyến cho người dân các thông tin về tình hình giao thông, các tiện ích trong quá trình tham gia giao thông theo thời gian thực.

- Ứng dụng tra cứu thông tin giao thông trên các công cụ trực tuyến như: Zalo (với hơn 200.000 lượt truy cập), ứng dụng TTGT.TPHCM, trang web giaothong.hochiminhcity.gov.vn cung cấp thông tin theo thời gian thực về tình hình giao thông toàn thành phố.

- Triển khai thí điểm sử dụng vé điện tử smartcard dành cho cho xe buýt. Dịch vụ thanh toán tự động cho khách đi xe buýt (trên 08 tuyến) bằng thẻ thông minh và ứng dụng Uni Pass được TP.HCM triển khai thí điểm từ ngày 8/3/2019. Tuy nhiên, đến nay tỷ lệ hành khách sử dụng dịch vụ này rất thấp.

- Triển khai thực hiện việc thu phí và quản lý công tác thu phí sử dụng lòng đường để đỗ xe ô tô thông qua ứng dụng di động MyParking trên 23 tuyến đường trên địa bàn TP từ ngày 1/8/2018. Tuy nhiên, ứng dụng My Parking và một vài thiết bị điện tử còn xảy ra lỗi. Việc cung cấp các thông tin liên quan đến tổ chức giao thông, tích hợp dữ liệu các tuyến đường, vị trí cấm dừng, đỗ xe, vị trí trông giữ xe…chưa được kết nối và cập nhật. Còn xảy ra tình trạng thu sai mức phí, đăng ký không đủ thời gian, không nộp tiền vào hệ thống; chưa tuân thủ thời gian thực hiện thu phí; sử dụng thiết bị chưa thông thạo, còn chậm trong việc hướng dẫn người điều khiển phương tiện.

Các tỉnh, thành phố khác

Nhiều tỉnh, thành phố trên cả nước triển khai lắp đặt hệ thống camera giám sát giao thông để tăng cường quản lý giao thông và xử lý các hành vi vi phạm luật giao thông. TP Đà Nẵng triển khai hệ thống camera giám sát, xử lý vi phạm giao thông, phối hợp

Công an thành phố tiến hành xử phạt các hành vi vi phạm thông qua hệ thống camera từ ngày 01/11/2016 và tiếp tục đề xuất lắp đặt camera trên các tuyến đường khác (Có 144 camera trong đó có 115 camera xử lý vi phạm, 20 camera quan sát, 09 camera giám sát tốc độ). Thành phố cũng triển khai ứng dụng hệ thống thông tin địa lý (GIS) trong quản lý hạ tầng giao thông; triển khai dự án đầu tư xây dựng hệ thống giám sát giao thông thông minh trên địa bàn thành phố theo hình thức BT; xây dựng cớ sở dữ liệu và phần mềm quản lý phương tiện vận tải, thiết lập hệ thống thu phí đậu đỗ tự động…

Tỉnh Sóc Trăng đã phê duyệt đề án lắp đặt camera tại 53 địa điểm trên địa bàn tỉnh cùng hệ thống trung tâm chỉ huy, giám sát, xử lý tương ứng, với tổng kinh phí hơn 164 tỷ đồng. Tỉnh Vĩnh Long đã thông qua đề án lắp đặt 114 camera giám sát, với tổng kinh phí 200 tỷ đồng. Tỉnh Bắc Ninh hiện lắp đặt được 286 camera giám sát và giao thông tại các cơ sở trọng yếu trên địa bàn thành phố Bắc Ninh như: các sở, ban, ngành, khu vực quảng trường đông người, các nút giao thông lớn, các nút cửa ngõ quan trọng. TP Hải Phòng lắp đạt hệ thống giám sát qua camera tích hợp với tín hiệu đèn giao thông tại 15 phút giao thông.

➢ *Quản lý, tổ chức giao thông ngoài đô thị*

Năm 2015 đã có 04 TCVN liên quan đến ITS được ban hành bao gồm:

+ TCVN10849: 2015 Hệ thống thu phí điện tử;

+ TCVN 10850: 2015 Hệ thống giám sát, điều hành giao thông đường cao tốc;

+ TCVN 10851: 2015 Trung tâm quản lý điều hành giao thông đường bộ cao tốc;

+ TCVN 10852: 2015 Biển báo giao thông điện tử đường cao tốc – Yêu cầu kỹ thuật và phương pháp thử.

Dự thảo Tiêu chuẩn quốc gia (TCVN) về kiến trúc hệ thống giao thông thông minh (ITS), tham khảo tiêu chuẩn ISO 14813-1:2015 đang được Viện Khoa học và Công nghệ GTVT lấy ý kiến hoàn thiện.

Năm 2017, Bộ GTVT đã bước đầu xây dựng hệ thống ITS áp dụng cho đường ô tô cao tốc, đường liên tỉnh và giao thông đô thị. Cụ thể, ở phía Bắc, ITS được ứng dụng trên đường vành đai 3 (Mai Dịch - Thanh Trì), đường Láng - Hòa Lạc, Pháp Vân - Cầu Giẽ (Hà Nội); quốc lộ 3 mới; Cầu Giẽ - Ninh Bình; quốc lộ 1 (Hà Nội - Bắc Ninh) và quốc lộ 18 (Nội Bài - Bắc Ninh)... Ở phía Nam, hệ thống ITS đã được ứng dụng trên tuyến cao tốc TP Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây; dự kiến trung tâm ITS quản lý tuyến cao tốc này sẽ phát triển thành trung tâm ITS cho cả khu vực phía Nam kết nối được với hệ thống điều hành ITS quốc gia.

Việc ứng dụng hệ thống ITS trong quản lý đường bộ cao tốc cũng đã được Cục QLĐBCT, Tổng Công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc (VEC) và các nhà đầu tư BOT

đang được thực hiện trên một số tuyến đường bộ cao tốc đang khai thác. Do hiện nay đang thiếu một bộ tiêu chuẩn về cấu trúc hệ thống ITS quốc gia nên việc triển khai hệ thống này của các nhà đầu tư không theo một tiêu chuẩn nào hoặc đầu tư phụ thuộc nguồn vốn của các nhà đầu tư nên các trung tâm điều hành giao thông tuyến khác nhau.

Theo quy hoạch, sẽ thành lập 03 trung tâm điều hành ITS khu vực bao gồm miền Bắc, miền Trung và miền Nam. Tuy nhiên đến nay mới chỉ có 02 trung tâm ITS ở miền Bắc và miền Nam được thành lập và hoạt động. Hiện có 06 tuyến và đoạn tuyến cao tốc đang ứng dụng hệ thống ITS, trong đó, phía Bắc đã có 04 tuyến được đầu tư là: Hà Nội - Hải Phòng, Hạ Long - Vân Đồn, Pháp Vân - Cầu Giẽ, Cầu Giẽ - Ninh Bình và phía Nam có 02 tuyến đã được đầu tư là: TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây, TP.HCM - Trung Lương. Các tuyến khác sẽ được đầu tư hoàn thiện trong quá trình vận hành khai thác. Đối với các tuyến cao tốc Bắc - Nam phía đông sẽ được đầu tư hệ thống ITS và ITS tuyến cùng với thời gian đầu tư xây dựng.

Tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng do VIDIFI đang quản lý và khai thác đã xây dựng và đưa vào vận hành Trung tâm điều hành tuyến hiện đại và quy mô. Chủ đầu tư đã lắp đặt 58 camera toàn tuyến với khoảng cách 2km/01 camera nhằm kiểm soát giao thông, tốc độ phương tiện, hệ thống kiểm soát tải trọng phương tiện tại các điểm vào đường bộ cao tốc. Trên tuyến còn lắp đặt hệ thống dò xe tại hai chiều (thiết bị theo dõi là thiết bị theo dõi xe dưới dạng hình ảnh được lắp đặt ở hai bên đường và giữa đường bộ cao tốc để thu thập thông tin giao thông); hệ thống VMS gồm các màn hình điện tử được lắp đặt trên trục đường chính, tại trạm thu phí... của đường bộ cao tốc để cung cấp thông tin giao thông theo thời gian thực tới người sử dụng đường bộ cao tốc…Tuyến TPHCM – Long Thành – Dầu Giây, hệ thống giao thông thông minh gồm 16 camera giám sát (CCTV) và 52 camera thăm dò xe (VDS) được lắp dọc tuyến, hệ thống thông tin liên lạc không dây, liên lạc nội bộ giúp việc trao đổi thông tin, phối hợp giữa các đơn vị hiệu quả hơn; hệ thống bảng thông tin (VMS) cung cấp thông tin về điều kiện đường, thời tiết và tình trạng lưu thông trên cao tốc...Tuyến Nội Bài – Lào Cai (km0+00đến km54+640) đã được triển khai "hệ thống giám sát và xử lý vi phạm TTATGT theo mô hình xã hội hóa" với 60 camera được lắp đặt, trong đó 44 camera lắp đặt tại 22 vị trí trên tuyến cao tốc có chức năng tự động giám sát, phát hiện, ghi lại hình ảnh các hành vi vi phạm quy định về tự ATGT; 16 camera lắp đặt tại 06 trạm thu phí có chức năng kiểm soát toàn bộ các phương tiện ra vào đường cao tốc, tự động cảnh báo phương tiện vi phạm, phương tiện hết hạn đăng kiểm, 06 máy đo tốc độ tự động có ghi hình bố trí cố định trên tuyến cao tốc và trên xe tuần tra theo phương án tuần tra, kiểm soát của lực lượng CSGT.

Dự án thu phí tự động không dừng giai đoạn 1 áp dụng đối với Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên, một số tuyến cao tốc và quốc lộ khác. Giai đoạn 2

áp dụng các trạm còn lại trên toàn quốc. Tổng số trạm thuộc phạm vi dự án của giai đoạn 1 là 44 trạm, bao gồm 26 trạm trên Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên và 18 trạm trên các tuyến cao tốc và các quốc lộ khác. Hiện đã lắp đặt, vận hành từ 2-6 làn ETC tại 39 trạm. Riêng 5 tuyến cao tốc do VEC quản lý chỉ có 1 tuyến cao tốc cầu Giẽ - Ninh Bình đã lắp đặt thiết bị; 04 tuyến còn lại chưa thể triển khai thực hiện do vướng mắc về về nguồn vốn (Hiệp định vay vốn các dự án của VEC đã hết hạn) và chỉ đạo thực hiện (do VEC chuyển về ủy ban quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp từ tháng 11/2018) nên không thể hoàn thành trong năm 2019 theo chỉ đạo của ủy ban Thường vụ Quốc hội và Thủ tướng Chính phủ.

Giai đoạn 2 tổng số 33 trạm, do vướng mắc thành lập doanh nghiệp dự án nên chưa thể triển khai thực hiện. Với các trạm do địa phương quản lý thì có 6/19 trạm địa phương đã đầu tư và kết nối và dự án giai đoạn 1; có 06 trạm đồng thuận kết nối với dự án giai đoạn 2 nên có thể vận hành ngay khi dự án giai đoạn 2 hoàn thành; 7/19 trạm còn lại, địa phương tự tổ chức thực hiện vẫn chưa hoàn thành. Số lượng xe dán thẻ chưa đạt được như yêu cầu (mới có khoảng 800.000 - 900.000 xe) dẫn đến chưa phát huy được hiệu quả của hệ thống thu phí tự động không dừng đã lắp đặt.

Kết quả đạt được và tồn tại, hạn chế

a) Kết quả đạt được:

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ giai đoạn 2012-2019 đã được đầu tư nâng cấp, cải tạo đáp ứng nhu cầu GTVT và nâng cao điều kiện an toàn, trong đó đặc biệt là việc xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc (Hà Nội – Lào Cai – Kim Thành, Hà Nội – Hải Phòng, Hạ Long – Hải Phòng,…); nâng cấp mở rộng tuyến QL1A thành đường 04 làn xe (như đoạn qua thành phố Ninh Bình, tỉnh Quảng Nam, Đồng Nai,…); xây dựng các tuyến tránh đô thị trên tuyến QL1A và các tuyến quốc lộ trọng yếu; nâng cấp mở rộng các tuyến, đoạn tuyến quốc lộ có mức độ an toàn giao thông thấp theo Chương trình đánh giá an toàn giao thông đường bộ Toàn cầu – iRAP (các đoạn tuyến thuộc Quốc lộ 3, 5, 10, 18, 20, 51). Ngoài ra, các tuyến QL khác cũng được nâng cấp mở rộng như vùng Tây Bắc (quốc lộ 6, quốc lộ 279, quốc lộ 2); vùng Bắc Trung bộ (QL279, tỉnh Điện Biên; cải tạo nâng cấp quốc lộ 15 đoạn Km20 - Km43+564, tỉnh Hòa Bình và Thanh Hóa;); vùng Tây Nguyên (quốc lộ 14, quốc lộ 14C); vùng Nam bộ (quốc lộ 91, quốc lộ 50, quốc lộ 20, quốc lộ 57, QL16 đoạn từ Cái Tư - Gò Quao, tỉnh Kiên Giang) và một số vùng trọng điểm khác nâng cấp QL16 đoạn từ Cái Tư - Gò Quao, tỉnh Kiên Giang. Cải tạo nâng cấp QL4 đoạn Hà Giang - Lào Cai; cải tạo nâng cấp QL61; nâng cấp Quốc lộ 24 nối từ tỉnh Quảng Ngãi đến tỉnh KonTum, QL8A đoạn Km37-Km85+300, tỉnh Hà Tĩnh; sửa chữa cục bộ mặt đường bê tông nhiều đoạn đường HCM thuộc địa phận tỉnh Quảng Nam và tỉnh Kon Tum,... Đến nay, đã cơ bản cải tạo, nâng

cấp các tuyến, đoạn tuyến QL 1, QL 1K, QL 13, QL 14, QL 16, QL 20, QL22B, QL 51, QL 55, QL 56, QL57, QL91, đường Hồ Chí Minh,...

Xây dựng các tuyến trục hướng tâm và đường trên cao tại Hà Nội và TP.HCM; Các tuyến liên kết vùng nhằm phát triển kinh tế xã hội các địa phương như đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai đã kết nối giao thông khu vực Tây Bắc với Hà Nội và vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ; Cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên đã kết nối giao thông, tạo điều kiện cho các tỉnh Thái Nguyên, Bắc Cạn, Cao Bằng phát triển kinh tế, tăng thêm thu nhập. Đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên được xây dựng mở rộng từ 2012-2016 tạo thuận lợi cho việc phát triển kinh tế xã hội các tỉnh Tây Nguyên, kết nối Tây Nguyên với Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và Thành phố Hồ Chí Minh; các công trình cầu Cổ Chiên (khánh thành 2015), cầu Cao Lãnh (khánh thành 5/2018), cầu Vàm Cống và nhiều công trình ở phía Nam đã tạo điều kiện liên kết giao thông vùng với hệ thống giao thông quốc gia, xóa bỏ tình trạng gián đoạn giao thông đường bộ do đi qua phà.

Nhiều nút giao trên hệ thống đường bộ đã được xây dựng, nâng cấp và cải tạo thành nút giao khác mức; hệ thống đường địa phương được chú trọng đầu tư xây dựng, đặc biệt đường đô thị và đường giao thông nông thôn.

Hệ thống giao thông thông minh (ITS) đã được triển khai áp dụng trên hệ thống giao thông đường bộ, đặc biệt là hệ thống đường bộ cao tốc. Hiện nay đã có 02 trung tâm điều hành giao thông thông minh ở miền Bắc và miền Nam được thành lập và hoạt động. Tại các thành phố lớn như Hà Nội, TP.HCM đã và đang đầu tư xây dựng và đưa vào sử dụng Trung tâm Quản lý và Điều hành giao thông đô thị.

Các điểm đen tai nạn giao thông trên hệ thống quốc lộ được xóa bỏ và xử lý kịp thời. Công tác thẩm tra an toàn giao thông đã từng bước được cải thiện, cơ bản các dự án được thực hiện theo đúng quy định, đặc biệt là thẩm tra an toàn giao thông trước khi đưa công trình vào khai thác.

Hệ thống báo hiệu đường bộ đã được chuẩn hóa theo Công ước về báo hiệu đường bộ, Viên 1968.

b) Tồn tại và hạn chế

Mạng đường bộ tuy được đầu tư nâng cấp, cải tạo nhưng cấp hạng đường thấp vẫn chiếm tỷ lệ cao. Đường bộ cao tốc còn đến 14% chiều dài là đường hạn chế 02 làn xe; quốc lộ với 11,5% chiều dài là đường 01 làn xe, 76,5% chiều dài là đường 02 ÷ 04 làn xe, cơ bản đa phần là đường 02 làn xe. Đây là những hạn chế kết hợp với ý thức người lái xe kém dẫn đến các TNGT đối đầu hoặc TNGT do đi không đúng phần đường, làn đường.

Nhiều đoạn tuyến có xếp hạng thấp về điều kiện an toàn giao thông theo Chương trình đánh giá ATGT đường bộ toàn cầu chưa được đầu tư như trên Quốc lộ 9, 10, 18 và Quốc lộ 19.

Các công trình và trang thiết bị bảo đảm an toàn giao thông trên mạng đường bộ còn thiếu, đặc biệt là hệ thống giao thông nông thôn thiếu nhiều các biển báo, cọc tiêu, hộ lan, sơn kẻ đường.v.v; trên quốc lộ hệ thống rào hộ lan mới đáp ứng 25% nhu cầu, thiếu cầu vượt cho xe máy, xe đạp và người đi bộ tại các khu công nghiệp, cụm công nghiệp, trung tâm thương mại… nằm bên quốc lộ, trên toàn hệ thống quốc lộ mới có 25 trạm dừng nghỉ (đạt 52% quy hoạch).

Tiêu chuẩn thiết kế làn đường dành riêng cho mô tô, xe gắn máy chưa được ban hành do đó ảnh hưởng lớn đến việc phân tách làn đường dành riêng cho mô tô và xe gắn máy.

Hành lang an toàn giao thông còn nhiều bất cập như: việc mở, phá rào cho hoạt động bán hang, đón trả khách… trên đường bộ cao tốc; giao cắt giữa đường bộ và đường sắt còn 4.155 vị trí đường ngang dân sinh mở trái phép. Trong số 1.516 đường ngang hợp pháp, vẫn còn 388 vị trí chỉ có biển cảnh báo (648 vị trí có người gác và 480 vị trí có cảnh báo tự động); thiếu kinh phí thực hiện kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông.

Công tác bảo trì đường bộ còn hạn chế do thiếu kinh phí, trong đó, mới đáp ứng được 34 ÷ 44% nhu cầu bảo trì quốc lộ; còn 62% chiều dài các tuyến quốc lộ đến hạn sửa chữa lớn và vừa không được thực hiện.

Cải tạo các điểm tiềm ẩn TNGT trên quốc lộ và các điểm đen TNGT trên đường địa phương còn hạn chế. Công tác thẩm tra ATGT còn hạn chế đối với đường địa phương.

Việc triển khai áp dụng hệ thống ITS còn chậm, chưa đồng bộ. Chưa xây dựng trung tâm điều hành ITS tại khu vực miền Trung và các trung tâm Quản lý và Điều hành giao thông đô thị tại các thành phố trực thuộc Trung ương. Hệ thống thu phí không dừng (ETC) chưa được triển khai đồng bộ tại tất cả các trạm thu phí trên toàn quốc.

Giao thông tiếp cận tại các đô thị cho người khuyết tật còn hạn chế.

1.5. HIỆN TRẠNG THỂ CHẾ, CHÍNH SÁCH

1.5.1. Cơ cấu tổ chức, quản lý về ATGT

a) Cơ cấu tổ chức, quản lý về ATGT tại Trung ương

Cơ cấu tổ chức, quản lý về ATGT tại Trung ương đứng đầu là Chính phủ chịu trách nhiệm trước Quốc hội và báo cáo công tác trước Quốc hội, Ủy ban thường vụ Quốc

hội, Chủ tịch nước về an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội; nhiệm vụ quản lý nhà nước giao theo chức năng nhiệm vụ của các bộ, ngành thuộc Chính phủ.

1. Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia

Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia là tổ chức phối hợp liên ngành, có chức năng giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương thực hiện các chiến lược, đề án quốc gia về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và triển khai các giải pháp liên ngành nhằm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong phạm vi cả nước.

Trách nhiệm và quyền hạn của Ủy ban ATGTQG đã được kiện toàn và quy định tại Quyết định số 22/2017/QĐ-TTg ngày 22/06/2017, trong đó có các nhiệm vụ chính như: Nghiên cứu, đề xuất với Thủ tướng Chính phủ kế hoạch tổ chức thực hiện các chiến lược, đề án quốc gia, các giải pháp phối hợp liên ngành về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông để phát huy tính hiệu quả, đồng bộ trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Hướng dẫn các Bộ, ngành, địa phương phối hợp thực hiện sau khi được phê duyệt; giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo, điều hành các hoạt động phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương để giải quyết, khắc phục hậu quả các vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng, các vấn đề đột xuất, phức tạp cần tập trung xử lý liên quan đến tình hình trật tự, an toàn giao thông trên phạm vi cả nước; giúp Thủ tướng Chính phủ kiểm tra, đôn đốc các Bộ, ngành, địa phương thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các chiến lược, đề án quốc gia và các giải pháp liên ngành về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; định hướng nhiệm vụ và xây dựng kế hoạch tuyên truyền, phổ biến pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông để các Bộ, ngành và các địa phương tổ chức triển khai thực hiện; hướng dẫn Ban An toàn giao thông các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các kế hoạch, giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn quản lý; kiểm tra việc thực hiện của các ngành, các địa phương. Đề xuất hoặc trực tiếp giải quyết các kiến nghị của địa phương để xử lý các tình huống, sự cố xảy ra nhằm bảo đảm an toàn giao thông, chống ùn tắc giao thông; phối hợp với Ủy ban Quốc gia phòng chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn chỉ đạo công tác cứu hộ, cứu nạn và khắc phục hậu quả các vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng trên các tuyến đường bộ cao tốc, đường sắt quốc gia và các tuyến đường thủy nội địa quốc gia; phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chỉ đạo công tác cứu hộ, cứu nạn và khắc phục các vụ tai nạn, ùn tắc giao thông đặc biệt nghiêm trọng; đề xuất kịp thời các biện pháp nhằm ngăn chặn những tai nạn, ùn tắc tương tự xảy ra; xây dựng các báo cáo định kỳ hoặc đột xuất về tình hình trật tự an toàn giao thông với Thủ tướng Chính phủ, hoặc các báo cáo về trật tự, an toàn giao thông của Chính phủ với Quốc hội; chỉ đạo công tác phân tích, đánh giá, xác định nguyên nhân tình hình tai nạn, ùn tắc giao thông trên toàn quốc và kiến nghị cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành mới các cơ chế, chính sách, văn bản quy phạm pháp luật, giải pháp về đảm

bảo trật tự, an toàn giao thông; chỉ đạo việc xây dựng và nhân rộng các mô hình, các điển hình tiên tiến trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông; hợp tác quốc tế trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; chỉ đạo nghiên cứu áp dụng các kết quả khoa học và công nghệ mới trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; đề nghị và thực hiện công tác thi đua, khen thưởng đối với các tập thể, cá nhân có thành tích tiêu biểu, xuất sắc trong hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; huy động các nguồn lực ngoài ngân sách để hỗ trợ nạn nhân tai nạn giao thông khắc phục hậu quả, hòa nhập cộng đồng và tiếp tục phát triển; thực hiện các nhiệm vụ khác do Thủ tướng Chính phủ giao.

Về cơ cấu tổ chức của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, bao gồm:

- Chủ tịch Ủy ban là Phó Thủ tướng Chính phủ.

- 03 Phó Chủ tịch gồm:

+ Phó chủ tịch thường trực: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

+ Phó Chủ tịch chuyên trách do Thủ trưởng Chính phủ bổ nhiệm;

+ Phó Chủ tịch: Thứ trưởng Bộ Công an.

- Các ủy viên Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, gồm:

+ Ủy viên thường trực là Thứ trưởng các Bộ: Giao thông vận tải, Y tế, Tài chính, Thông tin và Truyền thông và Phó Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;

+ Ủy viên là lãnh đạo các Bộ, cơ quan: Quốc phòng, Giáo dục và Đào tạo, Tư pháp, Xây dựng, Đài Truyền hình Việt Nam, Đài Tiếng nói Việt Nam, Thông Tấn xã Việt Nam;

+ Ngoài ra còn có thêm lãnh đạo Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, Báo Nhân dân, Trung ương Đoàn Thanh niên Cộng sản Hồ Chí Minh, Hội Liên hiệp Phụ nữ Việt Nam, Hội Nông dân Việt Nam, Hội Cựu Chiến binh Việt Nam làm ủy viên Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia.

2. Bộ Giao thông vận tải

Bộ Giao thông vận tải là cơ quan của Chính phủ, thực hiện chức năng quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không trong phạm vi cả nước; quản lý nhà nước các dịch vụ công theo quy định của pháp luật. Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn theo quy định tại Nghị định số 123/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của bộ, cơ quan ngang bộ và những nhiệm vụ, quyền hạn về an toàn giao thông đường bộ, trong đó chủ trì hoặc phối hợp tổ chức thực hiện các đề án tổng thể về bảo đảm an toàn giao thông trên phạm vi cả nước sau khi được

Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường bộ thuộc phạm vi chức năng, nhiệm vụ của bộ; chủ trì hoặc phối hợp tổ chức thực hiện tìm kiếm cứu nạn trong giao thông đường bộ theo thẩm quyền.

Các cơ quan, bộ phận liên quan:

(i) Vụ ATGT là tổ chức tham mưu giúp Bộ trưởng thực hiện quản lý nhà nước về ATGT thuộc phạm vi trách nhiệm của Bộ và tổ chức thực hiện các quy định về ATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật.

(ii) Các vụ: Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông Vụ Vận tải, Vụ Pháp chế, Vụ Kế hoạch - Đầu tư, Vụ Tài chính và Vụ Khoa học - Công nghệ… có các chức năng tương ứng.

(iii) Tổng Cục Đường bộ Việt Nam

Tổng cục Đường bộ Việt Nam là tổ chức trực thuộc Bộ Giao thông vận tải, thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quản lý nhà nước và tổ chức thực thi pháp luật về giao thông vận tải đường bộ trong phạm vi cả nước; tổ chức thực hiện các dịch vụ công về giao thông vận tải đường bộ theo quy định của pháp luật. Tổng Cục ĐBVN có vai trò quan trọng trong việc phát triển các công trình ATGT trên các tuyến quốc lộ và công tác duy tu bảo dưỡng mạng lưới đường bộ quốc gia.

(iv) Cục Đăng kiểm Việt Nam

Cục Đăng kiểm Việt Nam là tổ chức trực thuộc Bộ Giao thông vận tải, thực hiện chức năng quản lý nhà nước về đăng kiểm đối với phương tiện giao thông và phương tiện, thiết bị xếp dỡ, thi công chuyên dùng, container, nồi hơi và bình chịu áp lực sử dụng trong giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải trong phạm vi cả nước; tổ chức thực hiện công tác đăng kiểm chất lượng an toàn kỹ thuật các loại phương tiện, thiết bị giao thông vận tải và phương tiện, thiết bị thăm dò, khai thác, vận chuyển dầu khí trên biển theo quy định của pháp luật.

3. Bộ Công an

Cục Cảnh sát giao thông có trách nhiệm giúp Bộ trưởng Bộ Công an tham mưu với Đảng, Nhà nước các chủ trương, đường lối, chính sách, pháp luật về bảo vệ trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa; thực hiện chức năng quản lý nhà nước về bảo vệ trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa; tổ chức thực hiện và thống nhất quản lý, chỉ huy, chỉ đạo, hướng dẫn, kiểm tra lực lượng Cảnh sát giao thông thực hiện các chủ trương, kế hoạch, biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa; phối hợp với các lực lượng trong công tác phòng ngừa, đấu tranh với các loại tội phạm và vi phạm trật tự,

an toàn xã hội trên các tuyến giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật và của Bộ trưởng Bộ Công an. Cục Cảnh sát Quản lý hành chính về trật tự xã hội: chịu trách nhiệm về quản lý ngăn chặn tình trạng lấn chiếm vỉa hè, xây dựng trái phép, ngăn chặn đua xe trái phép.

4. Bộ Giáo dục và Đào tạo: chịu trách nhiệm giáo dục và phổ biến luật và các quy định về ATGT tại các trường học và đại học.

5. Bộ Y tế: chịu trách nhiệm cấp cứu, chữa trị những người bị thương do tai nạn giao thông.

6. Bộ Kế hoạch - Đầu tư: chịu trách nhiệm về lập kế hoạch đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng bao gồm cả cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và phương tiện vận tải.

7. Bộ Tài chính: chịu trách nhiệm về việc cấp vốn, quản lý nguồn thu từ thuế, phí, phụ phí, tiền phạt (bao gồm cả các khoản từ ngành GTVT).

8. Bộ Tư pháp: là cơ quan quản lý nhà nước về pháp luật.

9. Bộ Quốc phòng: chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn phương tiện giao thông do quân đội quản lý.

10. Mặt trận Tổ quốc Việt Nam: chịu trách nhiệm phối hợp với các tổ chức khác trong việc tuyên truyền, phổ biến những quy định pháp luật về ATGT tới mọi tầng lớp nhân dân để mọi người biết và thực hiện.

11. Đoàn Thanh niên CS HCM: chịu trách nhiệm huy động lực lượng thanh niên tham gia phong trào TTATGT, phối hợp phổ biến tuyên truyền về ATGT.

b) Cơ cấu tổ chức, quản lý về ATGT tại địa phương

1. Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương là tổ chức phối hợp liên ngành, có chức năng giúp Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ đạo việc phối hợp thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và khắc phục ùn tắc giao thông trên địa bàn.

Nhiệm vụ và quyền hạn của Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã được kiện toàn và quy định tại Quyết định số 22/2017/QĐ-TTg ngày 22/06/2017.

Thành phần, cơ quan giúp việc Ban ATGT tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

- 01 Trưởng ban là Chủ tịch UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương,

- 03 phó ban gồm:

+ 01 Phó Trưởng ban thường trực (có thể là Giám đốc Sở GTVT hoặc Phó Chủ tịch UBND tỉnh)

+ 01 Phó Trưởng ban là Phó Giám đốc Công an tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

+ 01 Phó Trưởng ban Chuyên trách: Đối với các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có dân số từ 02 triệu người trở lên, có tình hình trật tự, an toàn giao thông phức tạp thì Chủ tịch Ủy ban nhân dân - Trưởng ban An toàn giao thông xem xét, bổ nhiệm Phó Trưởng ban chuyên trách Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố.

- Ủy viên Ban ATGT tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương là Phó Giám đốc sở, chức vụ lãnh đạo tương đương của các ngành, đoàn thể của địa phương; Chánh Văn phòng Ban An toàn giao thông là Ủy viên chuyên trách. Chủ tịch Ủy ban nhân dân - Trưởng ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quyết định thành phần Ủy viên Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

2. Ban An toàn giao thông huyện

Thành phần, nhiệm vụ và quyền hạn của Ban ATGT cấp huyện do Trưởng ban ATGT tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quy định nhiệm vụ, quyền hạn và thành phần của Ban An toàn giao thông cấp huyện để bảo đảm hoạt động hiệu quả.

Nhìn chung, đến nay cơ cấu tổ chức của Ban ATGT cấp tỉnh đã dần được tăng cường và kiện toàn, vai trò của Ban ATGT huyện được nâng cao. Với mô hình Ban ATGT hoạt động chuyên trách ở Quảng Ninh, An Giang, Long An... đã mang lại hiệu quả thiết thực trong công tác điều phối, tham mưu chỉ đạo các sở, ban, ngành trong công tác bảo đảm TTATGT. Việc tổ chức, phối hợp với các tổ chức chính trị, xã hội trong địa bàn như: Đoàn Thanh niên công sản Hồ Chí Minh, Hội Phụ nữ, Hội Cựu chiến binh, Hội Nông dân... đã đem lại những thành công trong công tác đảm bảo ATGT ở địa phương.

Tuy nhiên, nguồn nhân lực trong công tác quản lý ATGT hiện nay chủ yếu là kiêm nhiệm chưa được đào tạo bài bản. Ở một số địa phương, hoạt động của Văn phòng Ban ATGT các tỉnh, thành phố vẫn còn nhiều bất cập, lúng túng trong cách thực hiện, chưa gắn kết được các ban ngành đoàn thể dẫn đến hiệu quả hoạt động chưa cao. Ban ATGT các cấp huyện, xã hầu hết làm kiêm nhiệm nên công tác, tổng hợp, thống kê, đôn đốc, phối hợp liên ngành còn thụ động, chưa phát huy hiệu quả.

3. UBND các tỉnh/ thành phố trực thuộc trung ương: chịu trách nhiệm về quản lý nhà nước trong lĩnh vực GTVT và TTATGT trên địa bàn thành phố.

4. Sở GTVT: chịu trách nhiệm quản lý Nhà nước về các vấn đề cơ sở hạ tầng GTVT, phương tiện vận tải, lái xe và thanh tra giao thông.

5. CSGT địa phương chịu trách nhiệm cưỡng chế thi hành các quy định, quy tắc giao thông, giải quyết các vụ TNGT, thu thập các số liệu về TNGT tại địa phương và lập báo cáo.

1.5.2. Các cơ chế, chính sách bảo đảm TTATGT

Trong những năm qua, Chính phủ, các Bộ, các địa phương đã ban hành nhiều cơ chế và chính sách để phục vụ cho công tác bảo đảm TTATGT từ tuyên truyền phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự ATGT, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, phát triển dịch vụ vận tải đến tăng cường kiểm soát chất lượng của phương tiện, …

Những cơ chế chính sách chủ yếu tập trung vào những lĩnh vực như:

- Chính sách huy động vốn đầu tư phát triển KCHT giao thông: Chính phủ cho phép huy động mọi nguồn vốn và mọi thành phần kinh tế để đầu tư phát triển, cải tạo nâng cấp mạng lưới KCHT giao thông, thể hiện rõ nhất qua sự phát triển của hệ thống đường cao tốc tại Việt Nam trong những năm qua.

Thủ tướng chính phủ đã ban hành Quyết định số 1202/QĐ-TTg ngày 10/9/2007 về việc thí điểm một số cơ chế, chính sách áp dụng cho các dự án đầu tư, khai thác đường bộ cao tốc. Theo Quyết định số 1202/QĐ-TTg, một số cơ chế, chính sách áp dụng thí điểm cho các dự án đầu tư, khai thác đường bộ cao tốc do VEC làm chủ đầu tư như: Được vay lại vốn ODA của Chính phủ; từ nguồn vốn vay thông thường hoặc vay thương mại của các Chính phủ, các tổ chức tín dụng quốc tế; từ nguồn vốn phát hành trái phiếu quốc tế dài hạn của Chính phủ; Được phát hành trái phiếu công trình trong nước và quốc tế, do Chính phủ bảo lãnh. Trường hợp trong thời gian hoàn vốn của dự án, VEC chưa thu hồi đủ vốn để trả các khoản vay thì được phát hành thêm trái phiếu để hoàn trả; Được vay vốn tín dụng đầu tư phát triển theo quy định tại Nghị định 151/2006/NĐ-CP để đầu tư các dự án đường bộ cao tốc; Được tự quyết định mức thu phí đường bộ; Được khai thác các dịch vụ dọc tuyến đường bộ cao tốc (trạm xăng dầu, trạm dừng xe, quảng cáo, các công trình khác) theo quy định của pháp luật; Được Nhà nước xem xét hỗ trợ chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và giải phóng mặt bằng đối với những dự án đường bộ cao tốc do Nhà nước yêu cầu đầu tư nhưng khả năng thu phí hoàn vốn thấp…

Tại nhiều địa phương trên cả nước đã xây dựng thành công mô hình xã hội hóa trong công tác bảo trì đường giao thông thôn, xóm như: Quảng Ninh, Lào Cai, Cần Thơ, Đồng Tháp... Hầu hết các đại phương trên cả nước đã có cơ chế, chính sách phối kết hợp với các tổ chức chính trị - xã hội tham gia bảo đảm trật tự ATGT trên các tuyến đường giao thông nông thôn…

- Chính sách về ứng dụng KHCN: xã hội hóa đầu tư xây dựng phần mềm quản lý bến xe khách toàn quốc nhằm quản lý chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định và quản lý hoạt động của các bến xe.

Bộ GTVT đã ban hành Quyết định 3354/QĐ-BGTVT phê duyệt Đề án "Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý chất lượng xây dựng, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2013-2020" cụ thể: xây dựng cơ sở dữ liệu về hệ thống kết cấu hạ tầng GTVT đáp ứng yêu cầu cho công tác quản lý, điều hành; tăng cường năng lực kiểm định, đánh giá chất lượng xây dựng, quản lý, khai thác bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông (bao gồm cả đào tạo Tư vấn giám sát); triển khai thực hiện Dự án đầu tư xây dựng Trung tâm thí nghiệm Quốc gia ngành GTVT; triển khai ứng dụng công nghệ 3D trong thiết kế các công trình đường ôtô cao tốc, đường ôtô cấp cao, đường đô thị; nghiên cứu triển khai các giải pháp công nghệ mới tăng cường an toàn giao thông…

- Đào tạo, sát hạch người lái: Chủ trương xã hội hóa đào tạo, sát hạch lái xe thực sự là một bước đột phá quan trọng trong việc hình thành hệ thống cơ sở đào tạo, sát hạch lái xe trên toàn quốc, cho phép các doanh nghiệp Nhà nước, các cơ sở ngoài công lập hoạt động trong lĩnh vực Giáo dục - Dạy nghề được phép thành lập trung tâm đào tạo lái xe và tự chịu trách nhiệm về kinh phí, phương tiện hoạt động theo quy định của pháp luật. Đến nay tại 63 tỉnh thành trên cả nước đều có các cơ sở đào tạo lái xe.

Để tạo điều kiện hơn nữa cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đào tạo, sát hạch lái xe, đồng thời thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về việc tổ chức rà soát, cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện đầu tư kinh doanh, trên cơ sở đảm bảo chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, Bộ Giao thông vận tải tiếp tục rà soát cắt giảm, đơn giản các quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe đã rà soát và cắt giảm thủ tục hành chính theo chủ trương cải cách thủ tục hành chính của Chính phủ nhằm tạo điều kiện cho doanh nghiệp và người dân, giảm chi phí. Đồng thời, tạo môi trường kinh doanh bình đẳng giữa các doanh nghiệp tại Nghị định số 138/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định số 65/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe.

- Cơ chế chính sách về phương tiện:

+ Chính sách hạn chế phương tiện cá nhân: Nhà nước điều tiết thông qua biểu thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt và một số loại phí. Như tăng lệ phí đăng ký, trước bạ, phí trông giữ phương tiện... nhằm hạn chế gia tăng phương tiện, tuy vậy trong thực tế do mức tăng đối với xe máy qua nhiều lần thay đổi không nhiều nên hầu như chủ trương này không có hiệu quả hạn chế xe máy.

+ Chính sách hạn chế phương tiện quá niên hạn sử dụng: để đảm bảo các phương tiện cơ giới đường bộ hoạt động an toàn Chính phủ đã ban hành Nghị định số 95/2009/NĐ-CP ngày 30/10/2009 quy định niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chở hàng

và xe ô tô chở người; Thông tư 15/2014/TT-BCA của Bộ Công an cũng quy định sẽ thu hồi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe hết niên hạn sử dụng nhưng không có điều khoản nào xử phạt trong trường hợp chủ phương tiện không chấp hành. Luật Giao thông đường bộ cũng nghiêm cấm việc sử dụng xe hết niên hạn tham gia giao thông, song chưa có điều khoản nào nêu rõ, sẽ bị thu hồi hay bị tiêu hủy.

+ Chủ động kêu gọi xã hội hóa, đầu tư xây dựng sàn giao dịch vận tải hàng hóa nhằm mục tiêu giảm chi phí vận tải, hạn chế phương tiện chạy rỗng nhằm tiết kiệm nhiên liệu, giảm khí thải và giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông…

- Để tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ và giảm ùn tắc giao thông, năm 2017, đã có 04 tỉnh, thành phố lớn gồm Hà Nội, TPHCM, Cần Thơ, Đà Nẵng phê duyệt Đề án " Tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường giai đoạn 2017-2020 và tầm nhìn 2030". Trong đó đề ra các chính sách về tăng cường quản lý nhà nước về vận tải hành khách công cộng và quản lý về chất lượng phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

- Quản lý hành lang ATGT: Thực hiện Quyết định số 994/QĐ-TTg, ngày 19/6/2014, của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt giai đoạn 2014-2020, Bộ Giao thông vận tải tăng cường thực hiện quy chế phối hợp với các địa phương, tổ chức kiểm tra, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi vi phạm về sử dụng, khai thác không gian trong phạm vi đất dành cho đường bộ, đường sắt hoặc chuyển chính quyền địa phương xử lý theo thẩm quyền. Xây dựng lộ trình và sắp xếp thứ tự ưu tiên để thực hiện việc cập nhật, thay thế hệ thống biển báo hiệu đường bộ; Tổng cục Đường bộ Việt Nam và các Sở Giao thông vận tải ưu tiên sử dụng kinh phí từ Quỹ bảo trì đường bộ để làm gờ giảm tốc và cắm biển báo nguy hiểm tại tất cả các điểm giao cắt đường bộ với đường sắt trên các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ;

- Chính sách xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực TTATGT nhằm hạn chế TNGT: Xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ hiện đang thực hiện theo theo Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.

Từ Nghị định quy định xử phạt hành chính về hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị đầu tiên (Nghị định 49/CP ngày 26/7/1995) đến nay quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đã được sửa đổi, bổ sung, ban hành mới 15 lần.

Từ năm 2012 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đã được Chính phủ đã sửa đổi, bổ sung, ban hành, thay thế 05 lần để phù hợp với tình hình TTATGT, các chế tài đều tăng tính răn đe, giáo dục; quy định xử lý ngày càng nghiêm khắc hơn.

1.5.3. Hiện trạng các văn bản pháp luật về TTATGT

Thực hiện quan điểm chỉ đạo của Đảng về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông phục vụ nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội, công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước và hội nhập quốc tế, đặc biệt là Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng với công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông với mục tiêu phấn đấu hàng năm kiềm chế, làm giảm từ 5% đến 10% tai nạn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và giảm ùn tắc giao thông đường bộ; Quốc hội, Chính phủ và các bộ, ngành, đoàn thể, chính quyền địa phương đã ban hành nhiều chính sách, pháp luật; xây dựng và áp dụng nhiều biện pháp đồng bộ, quyết liệt để phát triển hạ tầng giao thông, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Nhằm bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ Chính phủ đã ban hành các Nghị quyết:

+ Nghị quyết 13/2002/NQ-CP ngày 19 tháng 11 năm 2002 về các giải pháp kiềm chế gia tăng và tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.

+ Nghị quyết 32/2007/NQ-CP ngày 29 tháng 6 năm 2007 của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiềm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.

+ Nghị quyết 88/NQ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2011 về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

+ Nghị quyết số 16/2008/NQ-CP ngày 31 tháng 7 năm 2008 của Chính phủ về từng bước khắc phục ùn tắc giao thông tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

+ Nghị quyết 12/NQ-CP ngày 19 tháng 02 năm 2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự ATGT và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021.

Để triển khai thi hành các Luật, Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ các Bộ ngành đã ban hành các văn bản pháp luật hướng dẫn liên quan đến bảo đảm TTATGT để tăng cường hiệu quả quản lý, chỉ ra trách nhiệm của các Bộ ngành và các tổ chức, bằng các văn bản như:

+ *Về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ:* Qua 15 lần ban hành, sửa đổi, bổ sung Nghị định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, Nghị định 100/2019/NĐ-CP không chỉ phục vụ thực thi Luật phòng chống tác hại của rượu bia có hiệu lực từ ngày 01/01/2020 mà còn để bổ sung, quy định nhiều hành vi liên quan đến Luật giao thông đường bộ và Luật đường sắt khi thực tế phát sinh những yếu tố đòi hỏi phải có quy định pháp luật phù hợp hơn. Nghị định lần

này có một số thay đổi lớn, đặc biệt là bổ sung, mô tả làm rõ hơn các hành vi vi phạm, nâng cao mức phạt đối với các hành vi trực tiếp là nguyên nhân xảy ra các vụ TNGT.

+ *Về quản lý hoạt động kinh doanh vận tải:* về quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô từ Nghị định 92/2001/NĐ-CP đến nay qua 5 lần sửa đổi, bổ sung, ban hành để phù hợp với tình hình thực tế. Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ban hành phù hợp với những quy định mới của pháp luật, đáp ứng yêu cầu thực tiễn, phát huy những kết quả đã đạt được đồng thời khắc phục những hạn chế, bất cập của Nghị định 86 cũng như tiếp thu những bài học từ Quyết định 24 để tạo lập khuôn khổ pháp lý chính thức cho việc ứng dụng các phần mềm kết nối trong kinh doanh vận tải. Đặc biệt, Nghị định 10 đã thể hiện rõ quyết tâm của Chính phủ trong việc thúc đẩy mạnh mẽ việc ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý nhà nước về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, cắt giảm các thủ tục hành chính và những điều kiện kinh doanh không còn phù hợp; tạo lập môi trường kinh doanh vận tải minh bạch, công bằng, thuận lợi, hiện đại tạo điều kiện cho các đơn vị kinh doanh hoạt động ổn định, phát triển; thuận tiện cho nhu cầu đi lại của nhân dân; đồng thời vẫn duy trì siết chặt những yêu cầu về bảo đảm trật tự an toàn giao thông trong kinh doanh vận tải.

+ *Về đăng ký phương tiện giao thông cơ giới đường bộ:* các văn bản quy phạm pháp luật trong công tác đăng ký, quản lý xe đã được Bộ Công an chủ động xây dựng, sửa đổi, bổ sung đáp ứng được yêu cầu quản lý, cải cách hành chính hiện nay. Hiện nay, quy trình, thủ tục đăng ký phương tiện giao thông cơ giới đường bộ được thực hiện theo các văn bản sau: Thông tư 58/2020/TT-BCA ngày 16/6/2020 Quy định quy trình cấp, thu hồi đăng ký, biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; Thông tư số 229/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý lệ phí đăng ký, cấp biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và Thông tư số 229/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý lệ phí đăng ký, cấp biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

+ *Về đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ:* được quy định tại Nghị định số 63/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới. Thực hiện Luật Đầu tư ngày 26 tháng 11 năm 2014 được Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 8 khóa XIII, trong đó tại khoản 6 Điều 7 yêu cầu Chính phủ quy định chi tiết việc công bố và kiểm soát điều kiện đầu tư kinh doanh đối với các ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện, trong đó có hoạt động kiểm định xe cơ giới. Chính phủ ban hành Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới với những quy định cụ thể, rõ ràng làm cơ sở để các tổ chức, cá nhân áp dụng.

+ *Về kiểm định an toàn kỹ thuật và môi trường đối với phương tiện cơ giới đường bộ:* Bộ GTVT đã kịp thời ban hành các Thông tư quy định, hướng dẫn những vấn đề

mới như Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật xe đạp điện (Thông tư 41/2013/TT-BGTVT); Quy định về cải tạo phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (Thông tư 85/2014/TT-BGTVT); Quy định chi tiết về thời hạn đăng kiểm đối với các phương tiện cơ giới đường bộ (Thông tư 70/2015/TT-BGTVT); Hướng dẫn thực hiện Nghị định số 63/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới (Thông tư 51/2016/TT-BGTVT).

+ *Về quản lý, đào tạo, sát hạch cấp Giấy phép lái xe:* Chính phủ đã ban hành Nghị định số 65/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe. Qua quá trình phát triển, mới đây Chính phủ vừa ban hành Nghị định số 138/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định số 65/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe. Xã hội hóa đào tạo sát hạch lái xe góp phần giảm tải cho các cơ sở đào tạo của Nhà nước, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân trong việc học lái xe. Nhờ được trang bị đầy đủ cơ sở vật chất, đội ngũ giáo viên có trình độ chuyên môn, kinh nghiệm, các cơ sở tuân thủ nghiêm quy trình đào tạo, quy trình sát hạch nên trình độ chuyên môn, kỹ năng xử lý các tình huống của đội ngũ lái xe khi tham gia giao thông cũng được nâng lên. Tuy nhiên, vẫn còn tình trạng một số cơ sở đào tạo ô tô và trung tâm sát hạch lái xe vi phạm hoặc không duy trì được các điều kiện về tiêu chuẩn cơ sở vật chất, kỹ thuật chuyên môn nhưng vẫn tiếp tục hoạt động, làm ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo nói chung do thiếu chế tài nghiêm minh.

Các quy định về đào tạo, sát hạch, cấp GPLX cơ giới đường bộ được sửa đổi, bổ sung, cập nhật mới các tiến bộ khoa học công nghệ, phù hợp với yêu cầu trong tình hình mới (Thông tư số 46/2012/TT-BGTVT; Thông tư số 58/2015/TT-BGTVT; Thông tư 12/TT/2017/TT-BGTVT; Thông tư 38/2019/TT-BGTVT). Thông tư số 38/2019/TT-BGTVT ngày 08/10/2019 của Bộ Giao thông vận tải có nhiều nội dung quy định mang tính đột phá trong việc nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch lái xe. Trong đó phải kể đến các biện pháp ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý đào tạo, sát hạch lái xe.

Việc đổi mới quản lý GPLX đang được triển khai tích cực để cấp GPLX bằng vật liệu PET trong toàn quốc từ 01/07/2013 và hình thành hệ cơ sở dữ liệu GPLX thống nhất toàn quốc, tạo điều kiện quản lý từ khâu đào tạo, sát hạch đến cấp, đổi, sử dụng GPLX; sớm hội nhập sâu rộng quốc tế về GPLX, giúp lực lượng tuần tra kiểm soát trong tra cứu, xử lý vi phạm và giúp doanh nghiệp sử dụng người lái xe dễ dàng khai thác, truy cập; hạn chế việc một người sử dụng nhiều GPLX và trường hợp sử dụng GPLX giả.

+ *Về thống kê phân tích tai nạn giao thông đường bộ:* Ngày 01/7/2016 Chính phủ đã ban hành Nghị định 97/2016/NĐ-CP quy định nội dung chỉ tiêu thống kê thuộc hệ thống chỉ tiêu thống kê quốc gia.

Ngoài ra, Bộ trưởng Bộ Công an cũng ban hành nhiều văn bản về chế độ báo cáo, công tác thống kê trong CAND như: Thông tư số 64/2015/TT- BCA qui định về chế độ báo cáo của lực lượng CAND; Thông tư số 12/2016/TT-BCA qui định về công tác thống kê trong Công an nhân dân và Thông tư số 58/2009/TT- BCA (C11) ngày 28/10/2009 qui định và hướng dẫn, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin TNGT đường bộ. Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an ban hành Thông tư liên tịch số 01/2010/TTLT- BCA-BGTVT ngày 30/3/2010 quy định về phối hợp cung cấp số liệu đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông có giới đường bộ, dữ liệu tai nạn giao thông và cấp, đổi, thu hồi, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe.

+ *Về tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm:* Nghị định 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 của Chính phủ quy định việc huy động các lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với Cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong trường hợp cần thiết.

Công tác tuần tra, kiểm soát giao thông đường bộ của CSGT được thực hiện theo quy định tại Thông tư số 65/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 của Bộ Công an Quy định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung tuần tra và quy trình tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ của cảnh sát giao thông.

Ngoài những văn bản trên, một số văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến hoạt động tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm của lực lượng CSGT bao gồm: Nghị định 165/2013/NĐ-CP của Chính phủ ngày 12/11/2013 Quy định việc quản lý sử dụng và danh mục các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ được sử dụng để phát hiện vi phạm hành chính về trật tự an toàn giao thông và bảo vệ môi trường; Thông tư 40/2015/TT-BCA của Bộ Công an ngày 24/8/2015 Quy định việc quản lý sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ trong Công an nhân dân để phát hiện vi phạm hành chính về trật tự an toàn giao thông và bảo vệ môi trường; Thông tư liên tịch số 26/2014/TTLT-BYT-BCA ngày 23/7/2014 Quy định về xét nghiệm nồng độ cồn trong máu của người điều khiển phương tiện cơ giới đường bộ.

Bên cạnh đó, Bộ Công an cũng đã ban hành Thông tư 63/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 quy định quy trình điều tra, giải quyết TNGT ĐB của lực lượng CSGT thay thế cho Thông tư 77/2012/TT-BCA để phù hợp với tình hình thực tế.

+ *Về về ứng phó sau tai nạn giao thông:*

Các quy định về cấp cứu y tế: Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 1203/QĐ-TTg ngày 19/7/2013 phê duyệt Đề án Tổ chức cấp cứu TNGT trên mạng đường bộ cao tốc đến năm 2020, với mục tiêu chung là tổ chức cấp cứu TNGT trên mạng đường bộ cao tốc để cấp cứu và vận chuyển nạn nhân nhanh chóng đến cơ sở y tế

gần nhất một cách an toàn, hiệu quả nhằm giảm tỷ lệ tử vong và di chứng cho nạn nhân bị TNGT.

Bộ Y tế cũng đã ban hành các văn bản pháp quy góp phần kiềm chế tai nạn giao thông: Quyết định số 1356/QĐ-BYT ngày 18/4/2008 về việc báo cáo các trường hợp tai nạn giao thông đến cấp cứu tại bệnh viện; Quyết định số 12/2008/QĐ-BYT ngày 27/02/2008 về tiêu chuẩn kiến thức, kỹ năng của nhân viên y tế và trang thiết bị trong chăm sóc chấn thương thiết yếu; Quyết định số 01/2008/QĐ-BYT ngày 21/01/2008 về việc ban hành quy chế cấp cứu, hồi sức tích cực và chống độc; Quyết định 933/QĐ-BYT ngày 23/3/2010 ban hành Quy định về đo nồng độ cồn (Ethanol) trong máu" áp dụng trong các bệnh viện; Thông tư 49/2016/TT- BYT của Bộ Y tế ngày 30/12/2016 Quy định tổ chức cấp cứu tai nạn giao thông trên đường cao tốc và các tài liệu hướng dẫn cấp cứu tai nạn giao thông đường bộ.

Các quy định về cứu nạn, cứu hộ tai nạn giao thông: Nghị định 83/2017/NĐ-CP của Chính phủ ngày 18/7/2007 Quy định về công tác cứu hộ, cứu nạn của lực lượng phòng cháy và chữa cháy; Nghị định 30/2017/NĐ-CP ngày 21/3/2017 Quy định tổ chức, hoạt động ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn. Bộ Công an đã ban hành Thông tư 08/2018/TT-BCA ngày 05/3/2018 Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 83/2017/NĐ-CP của Chính phủ ngày 18/7/2007 Quy định về công tác cứu hộ, cứu nạn của lực lượng phòng cháy và chữa cháy, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư 08/2015/TT-BGTVT về công tác cứu hộ và định mức dự toán công tác cứu hộ trên đường cao tốc.

Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã ban hành tương đối đầy đủ các văn bản pháp luật về đảm bảo TTATGT theo phân cấp. Ngoài các văn bản quy phạm pháp luật này, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương còn ban hành các Quyết định, Chỉ thị nhằm tăng cường công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn; nâng cao trách nhiệm của cơ quan, đơn vị trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, công tác quy hoạch phát triển GTVT của địa phương.

1.5.4. Hiện trạng Cơ sở dữ liệu ATGT đường bộ

- **Hiện trạng CSDL về ATGT đường bộ**

CSDL đăng ký xe: hệ thống CSDL đăng ký xe ô tô, mô tô được xây dựng và hoàn thành năm 2012-2014, đến 2018 đã triển khai cho toàn bộ 63 tỉnh, thành phố với 72 điểm đăng ký xe ô tô, 613 điểm đăng ký xe mô tô trên toàn quốc đến cấp huyện. Hiện nay, hệ thống CSDL đăng ký xe online đã được triển khai từ năm 2016, 2017 tại các điểm đăng ký xe thuộc Phòng CSGT Công an TP. Hà Nội và Công an TP. Hồ Chí Minh để tạo điều kiện cho người dân thực hiện các thủ tục đăng ký xe. Hệ thống này được kết nối với Tổng cụ Thuế. Khó khăn lớn nhất hiện nay của hệ thống đăng ký xe là một số thiết bị đã xuống cấp hoặc đã sử dụng hết công suất, số lượng đăng ký xe ngày càng cao

mà hệ thống thiết kế triển khai từ năm 2014 nên thường xuyên gây ra hiện tượng nghẽn mạng, thao tác chậm nên cần nâng cấp hệ thống.

CSDL TNGT: hệ thống CSDL TNGT đực triển khai từ năm 2012 thuộc Dự án An toàn giao thông đường bộ Việt Nam, sử dụng vốn vay Ngân hàng thế giới (WB). Đến năm 2016, Bộ Công an đã nâng cấp hệ thống theo hướng thay toàn bộ ứng dụng phần mềm và ngôn ngữ lập trình, hệ cơ sở dữ liệu, bổ sung toàn bộ thiết bị mới và chuyển dữ liệu từ phần mềm cũ sang hệ thống mới. Đến nay công an của 63 tỉnh, thành phố và nhiều công an cấp quận, huyện đã triển khai cập nhật vào CSDL. Đến giữa năm 2019, cơ sở dữ liệu đã có 85.573 vụ TNGT. Khó khăn lớn nhất gặp phải củ hệ thống CSDL TNGT là nhập dữ liệu đầu vào từ cán bộ các đơn vị cấp quận, huyện thường chậm do phụ thuộc vào kết luận của Cơ quan điều tra. Đường truyền Internet băng thông tốc độ đường truyền không cao nên hệ thống mạng không ổn định.

CSDL xử lý vi phạm giao thông: CSDL được xây dựng năm 2012 thuộc Dự án "Tăng cường an toàn giao thông trên các quốc lộ phía Bắc Việt Nam". Hiện tại, CSDL đã triển khai được 142 điểm xử lý vi phạm gồm các đội, trạm thuộc Công an các địa phương. Triển khai sử dụng phần mềm giúp nâng cao hiệu quả công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm như quản lý tái vi phạm, quản lý phương tiện, giấy tờ của phương tiện cũng như người điều khiển phương tiện, thuận lợi cho công tác thống kê, báo cáo, phân tích đánh giá các lỗi vi phạm phục vụ việc nghiên cứu và đề xuất các giải pháp phòng ngừa vi phạm và TNGT.

Hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT bằng hình ảnh: hệ thống được thí điểm triển khai từ năm 2008 từ nguồn vốn vay Ngân hàng Thế giới do Ủy ban ATGT quốc gia làm chủ đầu tư. Đến 2009, Thủ tướng Chính phủ dã ban hành Quyết định số 617/2009/QĐ-TTg phê duyệt "Xây dựng hệ thống giám sát xử lý vi phạm TTATGT trên các tuyến quốc lộ trọng điểm" và triển khai từ 2010-2015. Cuối năm 2015 Bộ Công an đã ban hành Quyết định số 6179/QĐ-BCA phê duyệt thiết kế thi công với tổng dự toán 560 tỷ đồng và đầu tư trên 10 đoạn tuyến như cao tốc Tp. HCM-Trung Lương, QL1A, QL5, QL10, QL18. Đến nay đã thực hiện trên cao tốc Tp. HCM-Trung Lương và một số đoạn của quốc lộ 1A.

CSDL về kết cấu hạ tầng và giấy phép lái xe do Tổng Cục ĐBVN thực hiện và quản lý. Tổng Cục ĐBVN đang triển khai áp dụng Hệ thống quản lý cầu (VBMS) trên toàn quốc lộ (hệ thống này đã vận hành lưu giữ các CSDL của cầu trên hệ thống quốc lộ) và đang phát triển thêm Hệ thống quản lý cầu địa phương (LBMS) để quản lý cầu trên hệ thống đường địa phương. Hiện nay Tổng cục đã triển khai cho các địa phương cập nhật dữ liệu vào hệ thống. Cơ sở dữ liệu về Giấy phép lái xe trong cả nước được cập nhật trên website http://gplx.gov.vn/default.aspx về thông tin giấy phép lái xe, cơ sở dữ liệu tại website này chỉ các thành viên mới có quyền truy cập và chưa được chia sẻ.

Các cơ sở dữ liệu về giao thông, TNGT, xử lý vi phạm giao thông, cơ sở dữ liệu về phương tiện, gấy phép lái xe,.. đã có nhưng chưa có sự kết nối với nhau, chưa có Trung tâm kết nối thống nhất cơ sở dữ liệu ATGT giữa các ngành như: Bộ Công an, Bộ GTVT, Bộ Y tế và Cơ quan Bảo hiểm nên ảnh hưởng không nhỏ tới công tác quản lý ATGT.

Chính phủ đã ban hành Nghị quyết 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 về tăng cường bảo đảm ATGT và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019 - 2021. Nghị quyết đã nêu rõ Bộ Công an Xây dựng cơ sở dữ liệu quốc gia về tai nạn giao thông và vi phạm trật tự an toàn giao thông áp dụng thống nhất việc định danh các khoản thu phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự an toàn giao thông; kết nối với cơ sở dữ liệu quốc gia về xử lý vi phạm hành chính và chia sẻ thông tin với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Y tế, Bộ Tư pháp và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Đây là giải pháp nhằm đánh giá đúng thực trạng, tình hình TNGT, từ đó hoạch định, điều chỉnh chính sách hợp lý, góp phần giảm TNGT.

- **Cơ chế thu thập và chia sẻ dữ liệu**

Các số liệu về giao thông vận tải được thực hiện thống kê theo thông tư 48/2017/TT-BGTVT ngày 13 tháng 12 năm 2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định hệ thống chỉ tiêu thống kê và báo cáo thống kê ngành giao thông vận tải. Theo thông tư thì Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Cục thuộc Bộ tổ chức triển khai, hướng dẫn các đơn vị liên quan thu thập, tổng hợp thông tin thống kê theo biểu mẫu báo cáo Bộ GTVT (qua các Vụ chức năng).

Cục Cảnh sát giao thông là cơ quan chịu trách nhiệm chính thu thập, lưu trữ và cập nhật các vụ tai nạn giao thông trên cả nước. Cục CSGT (Bộ Công an) báo cáo số liệu TNGT cho Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, Phòng Cảnh sát giao thông báo cáo Ban ATGT tỉnh, thành phố. Các Ban ATGT tỉnh, thành phố báo cáo số liệu TNGT cho Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia. Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia sẽ tổng hợp số liệu TNGT và là đơn vị công bố số liệu chính thức cuối cùng liên quan đến ATGT của cả nước trong 1 năm.

Cơ chế phối hợp giữa Bộ Công an và Bộ GTVT trong việc hoàn thiện hệ thống CSDL TNGT đường bộ được xác định trên cơ sở thông tư liên tịch số 01/2010/TTLT-BCA-BGTVT ngày 03/03/2010, trong đó quy định như sau: Cục Cảnh sát giao thông cung cấp cho Tổng cục đường bộ Việt Nam, Cục đăng kiểm, Sở Giao thông vận tải, Văn phòng thường trực UBATGTQG, đồng thời báo cáo lên Tổng cục Cảnh sát để đảm bảo an ninh xã hội về các số liệu đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, dữ liệu về cấp, đổi, thu hồi, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ trên toàn quốc. Tuy nhiên trong quá

trình phối hợp, chia sẻ dữ liệu TNGT đường bộ cần phải đảm bảo tính bí mật nghiệp vụ của ngành đối với một số khía cạnh như: các thông tin về vụ TNGT đang trong giai đoạn điều tra; các dữ liệu về người vi phạm.

Nhìn chung, việc chia sẻ thông tin dữ liệu ATGT chưa có quy định cụ thể, thống nhất giữa các bộ, ngành.

- **Ứng dụng KHCN**

Việt Nam đã có một số các trung tâm điều hành giao thông. Trong đó:

- Trung tâm điều khiển giao thông thông minh của cao tốc Hà Nội - Hải Phòng với 58 camera giám sát, 12 camera đo đếm phương tiện lưu thông, toàn bộ hình ảnh được truyền trực tiếp về trung tâm điều khiển giao thông. Từ đây, mọi sự cố của phương tiện, hành vi vi phạm của người tham gia giao thông đều được ghi nhận, phân tích để đưa ra cách xử lý tình huống phù hợp, từ hỗ trợ nếu phương tiện gặp sự cố, đến chuyển cho cơ quan chức năng nếu chủ phương tiện cố tình vi phạm trật tự an toàn giao thông. Toàn bộ dữ liệu về vi phạm giao thông đều được ghi nhận rõ nét, được lưu trữ và có thể truy xuất bất cứ lúc nào, từ biển số xe, loại phương tiện,đoạn đường phương tiện đang lưu thông. Việc giám sát và tuyên truyền như vậy đã có tính lan tỏa mạnh mẽ, qua đó nâng cao ý thức của người tham gia giao thông trên tuyến, giúp số vụ vi phạm giảm.

- Trung tâm điều khiển giao thông thông minh thành phố Hồ Chí Minh đang được xây dựng với giai đoạn 1 (2019-2020) đưa vào hoạt động Trung tâm Giám sát và điều khiển giao thông tập trung trên cơ sở nâng cấp, tận dụng hệ thống hạ tầng hiện hữu. Giai đoạn này, cơ quan chức năng đã đầu tư lắp đặt, kết nối, tích hợp và chia sẻ dữ liệu 775 camera giám sát giao thông tập trung tại trung tâm; cùng đó tổ chức điều khiển đèn tín hiệu giao thông phù hợp cho 188 nút giao thông quan trọng thuộc 78 tuyến đường khu vực trung tâm thành phố và 28 nút giao thông trên tuyến Võ Văn Kiệt, Mai Chí Thọ, Đồng Văn Cống. Giai đoạn 2 (sau 2020), hoàn thành Trung tâm Điều hành giao thông thông minh với quy mô toàn thành phố trên cơ sở nền tảng Trung tâm Giám sát và điều khiển giao thông giai đoạn 1 và các dự án đầu tư ứng dụng công nghệ thông tin đã thực hiện. Dự kiến mô hình Trung tâm Điều hành giao thông thông minh hoàn chỉnh sẽ bao gồm 10 chức năng chính gồm: Giám sát giao thông, điều khiển giao thông, cung cấp thông tin giao thông, hỗ trợ xử lý vi phạm giao thông, giám sát và điều hành hệ thống giao thông công cộng...

1.5.5. Nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm TTATGT

Nguồn kinh phí bảo đảm TTATGT được quy định gồm có:

(1). Ngân sách nhà nước bố trí từ nguồn chi các hoạt động kinh tế theo phân cấp quản lý ngân sách hiện hành trong dự toán chi thường xuyên của các Bộ, cơ quan trung ương và địa phương;

(2). Ngân sách trung ương bổ sung có mục tiêu cho ngân sách địa phương.

(3). Các khoản hỗ trợ, viện trợ của các tổ chức cá nhân trong và ngoài nước cho hoạt động đảm bảo TTATGT;

(4). Các nguồn thu khác theo quy định của pháp luật.

Theo Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012, Luật Ngân sách nhà nước năm 2015 và Thông tư số 153/2013/TT-BTC thì tiền thu từ xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông phải nộp toàn bộ vào ngân sách nhà nước và được quản lý, sử dụng theo đúng quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.

Về kinh phí xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực ATGT, trước tháng 07/2013, kinh phí được để lại toàn bộ cho lực lượng thực hiện nhiệm vụ xử phạt (không phản ánh vào dự toán nhân sách nhà nước). Việc quản lý số tiền phạt thực hiện theo quy đinh tại Thông tư số 89/2007/TT-BTC ngày 25/7/2007 của Bộ Tài chính hướng dẫn việc thu, nộp tiền phạt, quản lý và sử dụng tiền thu từ xử phạt vi phạm hành chính trong các lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Theo đó, số tiền thu phạt được trích 70% cho lực lượng công an tham gia giữ gìn trật tự ATGT, 30% trích lại cho các lực lượng đảm bảo ATGT ở địa phương bao gồm: Thanh tra giao thông 10%, Ban ATGT cấp tỉnh 10% và 10% cho lực lượng khác trực tiếp tham gia đảm bảo ATGT).

Riêng đối với lực lượng công an, căn cứ tỷ lệ phân bổ do các Tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương quyết định và nguồn chi thực tế có được, Bộ Công an hướng dẫn việc điều hòa giữa các cơ quan Công an tỉnh, thành phố trược thuộc Trung ương để bảo đảm thực hiện mức chi bồi dưỡng cho cán bộ, chiến sĩ.

Từ tháng 07/2013 đến hết năm 2016, thực hiện Luật Xử lý vi phạm hành chính, trên cơ sở các quy định tại Thông tư số 89/2007/TT-BTC ngày 25/7/2007 của Bộ Tài chính về quản lý, sử dụng thu phạt vi phạm hành chính trong các lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa, để đảm bảo ổn định phân cấp ngân sách, không làm xáo trộn nguồn thu giữa ngân sách trung ương và ngân sách địa phương trong thời kỳ ổn định ngân sách 2011-2016. Trong quá trình xây dựng dự toán ngân sách nhà nước năm 2014, Bộ Tài chính đã trình Quốc hội thông qua, đồng thời Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 2337/QĐ-TTg ngày 30/11/2013 về việc giao dự toán ngân sách nhà nước năm 2014, trong đó Điều 7 đã quy định: "Khoản thu từ tiền xử phạt vi phạm hành chính theo Quyết định của Luật xử phạt vi phạm hành chính là khoản thu ngân sách địa phương hưởng 100%, riêng tiền thu xử phạt hành chính trong lĩnh vực ATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa là khoản thu phân chia điều tiết về ngân

sách trung ương 70%, ngân sách địa phương 30%. Kinh phí đảm bảo hoạt động cho các lực lượng thực hiện nhiệm vụ xử phạt vi phạm hành chính do ngân sách nhà nước đảm bảo theo phân cấp quản lý ngân sách nhà nước hiện hành".

Từ năm 2017 trở đi, theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước 2015, tiền thu từ xử phạt vi phạm hành chính (bao gồm cả xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa) do cơ quan, đơn vị thuộc cấp nào xử phạt sẽ phân cấp cho ngân sách cấp đó hưởng 100%. Nghị định số 163/2016/NĐ-CP ngày 21/12/2016 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Ngân sách Nhà nước cũng quy định: "tiền thu từ xử phạt vi phạm hành chính, phạt, tịch thu khác theo quy định của pháp luật do các cơ quan nhà nước trung ương quyết định thực hiện xử phạt, tịch thu là khoản thu ngân sách trung ương hưởng 100% (Điểm i, Khoản 1, Điều 13). Tiền thu từ xử phạt vi phạm hành chính, phạt, tịch thu khác theo quy định của pháp luật do các cơ quan nhà nước địa phương quyết định thực hiện xử phạt, tịch thu là khoản ngân sách địa phương hưởng 100% (Điểm p, Khoản 1, Điều 15). Vì vậy, khoản thu xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực ATGT do cơ quan Công an thu là khoản thu ngân sách trung ương hưởng 100%. Năm 2018, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ báo cáo Quốc hội thông qua Nghị quyết số 50/2017/QH14 của Quốc hội về phân bổ ngân sách trung ương năm 2018: Trong giai đoạn 2018 – 2020, bổ sung có mục tiêu từ ngân sách trung ương cho ngân sách địa phương 70% số thu xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực ATGT phần ngân sách trung ương được hưởng phát sinh trên địa bàn từng địa phương năm trước liền kề năm hiện hành.

Về bố trí dự toán chi thường xuyên ngân sách trung ương giai đoạn 2018-2020 cho công tác bảo đảm trật tự ATGT cho các Bộ, cơ quan trung ương là (2018:1.044 tỷ, 2019:1.189,8 tỷ, 2020: 1.138,98 tỷ), bổ sung có mục tiêu cho ngân sách địa phương (2018:1.706,593 tỷ, 2019:2.048,117 tỷ, 2020: 1.976,451 tỷ).

Từ giai đoạn 2018 - 2020, nguồn thu xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực an toàn giao thông được dành 100% cho công tác bảo đảm trật tự. Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 01/TT-BTC ngày 02/01/2018 quy định việc quản lý và sử dụng kinh phí bảo đảm TTATGT thay thế Thông tư số 137/2013/TT-BTC, có hiệu lực thi hành từ ngày 16/2/2018 và áp dụng từ năm ngân sách 2018. Cụ thể, Thông tư quy định bổ sung có mục tiêu từ ngân sách trung ương cho ngân sách địa phương 70% số thu xử phạt phần ngân sách trung ương được hưởng phát sinh trên địa bàn từng địa phương năm trước liền kề và bố trí 30% còn lại cho Bộ Công an.

Bên cạnh đó, trong những năm qua, vốn đầu tư cho việc xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo hệ thống đường bộ đã được đa dạng hoá nên kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đặc biệt hệ thống quốc lộ (bao gồm cả đường bộ cao tốc) đã được cải thiện đáng kể,

cơ bản đáp ứng nhu cầu giao thông, vận tải đường bộ góp phần phát triển KT-XH, bảo đảm an ninh, quốc phòng và hội nhập quốc tế.

Tuy nhiên, do thiếu kinh phí nên các tuyến đường chưa được đầu tư đầy đủ các công trình đảm bảo ATGT như hộ lan, đèn chiếu sáng, sơn phân làn, phản quang, dẫn hướng…, dẫn đến hiện tượng mất an toàn giao thông thường xuyên xảy ra, đặc biệt là trên các tuyến đường miền núi. Bên cạnh đó, mạng lưới quốc lộ của nước ta có rất nhiều đoạn tuyến chịu tác động mạnh mẽ từ điều kiện thời tiết đặc biệt là mưa bão, lũ lụt gây sạt lở, ngập úng, phá huỷ kết cấu công trình, là nguyên nhân dẫn đến tình trạng hệ thống quốc lộ bị xuống cấp nhanh, đòi hỏi kinh phí cần thiết cho bảo trì rất lớn. Công tác bảo trì đường bộ những năm gần đây đã cơ bản dần đáp ứng theo yêu cầu kỹ thuật, đã tập trung giải quyết các hư hỏng, búc xúc trên toàn bộ hệ thống quốc lộ cả nước.

Tuy nguồn vốn từ Quỹ Bảo trì đường bộ bố trí cho công tác quản lý bảo trì hệ thống đường bộ ngày càng được cải thiện, năm 2013, Quỹ BTĐB có 6.907 tỷ thì đến năm 2018 nguồn vốn Quỹ BTĐB là 10.750 tỷ đồng và tỷ lệ đáp ứng nhu cầu mới đạt khoảng 47,85% (năm 2017). Kinh phí bảo trì được thực hiện chỉ đáp ứng được 23,1% so với nhu cầu vốn bảo trì thực tế. Chính vì vậy, cần có chính sách để đảm bảo nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm TTATGT trong giai đoạn tới.

1.5.6. Nguồn nhân lực

- **Cấp trung ương**

Các cơ quan phụ trách công tác an toàn giao thông ở cấp trung ương bao gồm nhiều Ban, ngành như Bộ GTVT, Bộ Công an, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Y tế, Bộ Thông tin và truyền thông, Ủy ban ATGT quốc gia…Nguồn nhân lực quản lý ATGT ở khối trung ương có trình độ cao, chủ yếu trình độ từ đại học trở lên (chiếm trên 85%). Số lượng nhân lực được đào tạo bài bản về ATGT trong và ngoài nước đang gia tăng, đặc biệt là đào tạo ở bậc đại học và trên đại học. Nhóm chuyên gia đầu ngành có trình độ chuyên môn – kỹ thuật ngày càng phát triển, đặc biệt là trong khối các trường đại học thuộc các Bộ, các Trường và các Viện.

Trong những năm gần đây, nhiều hội thảo, hội nghị quốc tế về ATGT được tổ chức trong và ngoài nước với nhiều bài báo cáo có giá trị học thuật và thực tiễn cao, đề xuất được nhiều giải pháp hiệu quả để bảo đảm TTATGT. Hội nghị ATGT được Ủy ban ATGT quốc gia tổ chức hàng năm nhằm đề xuất các giải pháp cải thiện tình hình TNGT, nâng cao hiệu quả quản lý ATGT, tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát, đẩy mạnh giáo dục văn hóa giao thông…Hội nghị ATGT Việt Nam hàng năm là hoạt động lớn và thực sự có ý nghĩa trong việc công bố nhiều kết quả nghiên cứu khoa học về ATGT, tìm các giải pháp để ứng dụng công nghệ từ nghiên cứu vào thực tiễn, giúp kéo giảm TNGT ở Việt Nam nói riêng và thế giới nói chung.

Các hội nghị đào tạo, tập huấn về bảo đảm trật tự ATGT trong các lĩnh vực như: quản lý về ATGT; quản lý phương tiện và người lái; tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm, giáo dục, truyền truyền, phổ biến về ATGT và cấp cứu y tế TNGT cũng thường xuyên được tổ chức từ cấp trung ương đến địa phương.

- **Cấp địa phương**

Các tổ chức làm công tác an toàn giao thông ở địa phương bao gồm Sở GTVT, Ban an toàn giao thông các tỉnh (thành phố), Ban an toàn giao thông các Huyện (thị xã), cán bộ chuyên trách về an toàn giao thông ở xã (phường), cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông… Trong thời gian qua nói chung là các tổ chức trên đã có những đóng góp tích cực vào công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông ở địa phương. Tuy nhiên hoạt động của một số cơ quan, đơn vị vẫn còn chưa thiết thực, hiệu quả, vẫn còn mang tính phong trào. Cán bộ trong các tổ chức này vẫn chưa được đào tạo bài bản phù hợp với công tác đặc thù được giao.

Trong lĩnh vực ATGT đường bộ, còn thiếu những người có chuyên môn sâu và rộng. Đối với việc phát triển ATGT, cần người có chuyên môn tổng hợp trong nhiều lĩnh vực như kỹ sư thiết bị, nhà quy hoạch quản lý và kiểm soát giao thông, chuyên gia cưỡng chế, chuyên gia giáo dục ATGT, nhà tâm lý học và nhà báo, v.v. Những kiến thức và kinh nghiệm thực tế đó không thể được xây dựng trong một khoảng thời gian ngắn, nó đòi hỏi một thời gian dài và cách tiếp cận chiến lược và hệ thống trong việc phối hợp với các trường đại học, các học viện đào tạo trong và ngoài nước.

Kiến thức và kỹ năng cơ bản sẽ được cung cấp ở giáo dục bậc cao như đại học và học viện, và đào tạo thực tế sẽ được cung cấp ở các học viện đào tạo và các trường dạy nghề, tuy nhiên, hiện tại không có chương trình giáo dục và cơ sở đào tạo nào cung cấp các kiến thức về quy hoạch ATGT cũng như chiến lược ATGT. Các kiến thức và kỹ năng chung về các biện pháp an toàn như xây dựng dân dụng, kỹ năng cưỡng chế và tâm lý học được cung cấp, nhưng một chương trình đào tạo bao gồm tất cả các thành phần và để xây dựng các chính sách và chiến lược về ATGT vẫn chưa được xây dựng.

Thực trạng về nguồn lực cho vấn đề ATGT ở Việt Nam cho thấy rằng: các cán bộ, lãnh đạo về công tác ATGT ở cấp Trung ương, cấp tỉnh thành chủ yếu là cán bộ kiêm nhiệm, chưa được đào tạo căn bản, toàn diện về mọi lĩnh vực quản lý, hoạch định về công tác ATGT.

Các vấn đề về giao thông bao gồm TNGT sẽ phức tạp do sự tăng cơ giới hóa, đòi hỏi liên tục phải có nhiều cán bộ và kiến thức, công nghệ mới. Do vậy để thực hiện chương trình ATGT đường bộ một cách hiệu quả nhất cần đào tạo, phát triển một lực lượng ATGT tại các cơ quan Trung ương và địa phương, các chuyên gia cho cả kế hoạch vi mô và vĩ mô.

Kết quả đạt được và những tồn tại hạn chế

a) Kết quả đạt được

Công tác xây dựng và ban hành chính sách, pháp luật về TTATGT đã có nhiều cố gắng và đạt được một số kết quả tích cực. Số lượng văn bản QPPL tương đối nhiều, đặc biệt nhiều văn bản được xây dựng hết sức khẩn trương và ban hành kịp thời nhằm đáp ứng yêu cầu nóng bỏng bức xúc của thực tế đặt ra. Việc sửa đổi, bổ sung các văn bản về ATGT cũng được quan tâm thực hiện tương đối tốt.

Đảng và Chính phủ đã ban hành các chỉ thị, nghị quyết tăng cường toàn hệ thống chính trị trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, trong đó có Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí thư về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng (khóa XI) về "Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông", Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019 – 2021.

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đã từng bước được hoàn thiện, đặc biệt là Luật phòng chống tác hại của rượu bia có hiệu lực từ ngày 01/01/2020, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.

Đã kiện toàn Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và Ban An toàn giao thông các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; chức năng, nhiệm vụ và bộ máy tổ chức hoạt động của các Bộ cũng được quy định rõ trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

Các chính sách xã hội hóa cũng được đẩy mạnh trong đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng, đăng kiểm phương tiện, đào tạo lái xe, cứu hộ giao thông .v.v.

Đã xây dựng được các CSDL quốc gia về xử phạt vi phạm hành chính, CSDL về quản lý, đào tạo sát hạch cấp GPLX, Cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông, CSDL đăng ký xe,…

b) Tồn tại hạn chế

Tuy nhiên, bên cạnh kết quả đạt được, thời gian qua công tác xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật về ATGT đang tồn tại một số bất cập đó là nhiều quy định về nội dung còn chưa phù hợp với quy định của luật và các văn bản của cấp trên, vì vậy cần tổng hợp những bất cập về quy định của pháp luật, chính sách trong bảo đảm

TTATGT để kiến nghị đưa vào chương trình sửa đổi, bổ sung văn bản quy phạm pháp luật trong thời gian sớm nhất. Hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực an toàn giao thông cần được rà soát, sửa đổi, bổ sung một cách đồng bộ; một số hình thức xử phạt cần được nghiên cứu bổ sung như xử phạt lao động công ích hoặc tăng mức phạt nếu tái phạm nhiều lần.

Ủy ban an toàn giao thông Quốc gia và Ban an toàn giao thông các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã được kiện toàn. Đây là các tổ chức phối hợp liên ngành. Cần được tăng cường nâng cao năng lực hơn nữa để có thể đề xuất các sáng kiến và thực hiện các giải pháp liên ngành bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Để làm được nhiệm vụ đó cần phải có một Hội đồng cố vấn gồm các chuyên gia đầu ngành trong lĩnh vực an toàn giao thông và một cơ quan, tổ chức thực hiện công tác nghiên cứu chuyên sâu về an toàn giao thông.

Tiêu chuẩn quốc gia về hệ thống quản lý an toàn giao thông (TCVN ISO 39001:2014) đã được ban hành nhưng việc thực hiện mới chỉ dừng ở mức độ thí điểm hạn chế.

Công tác nghiên cứu về an toàn giao thông còn rất hạn chế so với các nước trên thế giới và trong khu vực.

Cơ sở dữ liệu về an toàn giao thông chưa được đồng bộ, thiếu kết nối với nhau, đặc biệt là cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông, đăng ký, đăng kiểm phương tiện, giấy phép lái xe và xử phạt vi phạm.

1.6. CƯỠNG CHẾ THI HÀNH PHÁP LUẬT VỀ ATGT

Công tác thực thi pháp luật về giao thông đường bộ hiện nay được Luật GTĐB quy định gồm hai lực lượng chính là Cảnh sát giao thông và Thanh tra giao thông. Ngoài hai lực lượng chính được quy định trên còn có lực lượng hỗ trợ khác là lực lượng cảnh sát khác và công an xã phối hợp với cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự, ATGT đường bộ trong trường hợp cần thiết. Lực lượng cảnh sát khác có trách nhiệm và quyền hạn được quy định tại Nghị định số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 của Chính phủ. Đối với các lực lượng cảnh sát khác và công an xã, Bộ Công an đã ban hành Thông tư số 47/2011/TT-BCA ngày 02/7/2011 quy định chi tiết thi hành một số điều của Nghị định số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 của Chính phủ.

Về cơ bản, nhiệm vụ chính của hai lực lượng Thanh tra giao thông và Cảnh sát giao thông không có nhiều thay đổi kể từ khi Luật GTĐB có hiệu lực đó là đảm bảo tất cả các hành vi bị cấm liên quan đến giao thông đường bộ như đã được quy định trong Điều 8, Luật GTĐB năm 2008 được thực thi. Một số nhiệm vụ mới về tuần tra kiểm soát, thanh tra kiểm tra và xử lý vi phạm của hai lực lượng này đã được bổ sung thêm cho phù hợp với sự phát triển của ngành giao thông vận tải nói chung và lĩnh vực giao

thông đường bộ nói riêng như thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát trên hệ thống đường bộ cao tốc… và các nhiệm vụ này được quy định tại các VBQPPL có liên quan. Nhiệm vụ chính của hai lực lượng này được quy định cụ thể tại Điều 86 và Điều 87 của Luật GTĐB và được tổng hợp như Bảng 1.6-1.

Bảng 1.6-1: Nhiệm vụ chính của các lực lượng thực thi pháp luật ATGTĐB

TT	Thực thi pháp luật GTĐB	Lực lượng chính	Ghi chú
1	Giao thông đường bộ		
	Điều khiển giao thông	Cảnh sát giao thông	Được sự giúp đỡ của Thanh tra giao thông, lực lượng cảnh sát khác và lực lượng hỗ trợ
	Xử lý vi phạm giao thông	Cảnh sát giao thông	
	Xử lý tai nạn giao thông	Cảnh sát giao thông, Cảnh sát điều tra	
	Dừng, đỗ xe	Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông	Được sự giúp đỡ của các lực lượng hỗ trợ
2	Bảo vệ bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	Thanh tra giao thông	Được sự giúp đỡ của các lực lượng hỗ trợ
3	Phương tiện giao thông đường bộ		
	Đăng ký phương tiện	Cảnh sát giao thông	
	Kiểm tra hoạt động kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới	Thanh tra giao thông	TTGT có nhiệm vụ và quyền hạn kiểm soát chất lượng của các PT lưu thông như là mức độ tiếng ồn, khí thải
4	Người tham gia giao thông		
	Khi lưu thông trên đường	Cảnh sát giao thông	
	Thanh tra, kiểm tra về công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe và đổi giấy phép lái xe dân sự và giấy phép lái xe của lực lượng quân đội, công an	Thanh tra giao thông	

TT	Thực thi pháp luật GTĐB	Lực lượng chính	Ghi chú
5	Vận tải (hành khách và hàng hóa)		
	Khi lưu thông trên đường	Cảnh sát giao thông	Được lực lượng cảnh sát khác và lực lượng hỗ trợ giúp đỡ
	Tại bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, trạm kiểm soát tải trọng xe, trạm thu phí, tại cơ sở kinh doanh vận tải	Thanh tra giao thông	Có sự giúp đỡ bởi lực lượng hỗ trợ
6	Vấn đề khác	Cảnh sát giao thông, Cảnh sát khác và Thanh tra giao thông	

Nguồn: Luật GTĐB 2008

1.6.1. Tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm của cảnh sát giao thông

CSGT là lực lượng chính và quan trọng nhất trong công tác thực thi pháp luật giao thông đường bộ. Nhiệm vụ và quyền hạn tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm của lực lượng cảnh sát giao thông hiện nay được quy định tại Điều 87 Luật GTĐB, Nghị định số 100/2019NĐ-CP và Thông tư số 01/2016/TT-BCA quy định về nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung tuần tra, kiểm soát giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông. Hiện nay có bốn hình thức tuần tra, kiểm soát giao thông đường bộ đang thực hiện và được quy định cụ thể tại Thông tư số 01/2016/TT-BCA, cụ thể bao gồm:

- Tuần tra, kiểm soát công khai;

- Tuần tra, kiểm soát công khai kết hợp với hóa trang;

- Kiểm soát thông qua hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

- Huy động các lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp tuần tra, kiểm soát.

Lực lượng CSGT được sử dụng các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ trang bị cho Cảnh sát giao thông làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ thực hiện theo Nghị định số 165/2013/NĐ-CP ngày 12/11/2013 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và danh mục các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ được sử dụng để phát hiện vi phạm hành chính về trật tự, an

toàn giao thông và bảo vệ môi trường. Thông tư 40/2015/TT-BCA của Bộ Công an ngày 24 tháng 8 năm 2015 Quy định việc quản lý sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ trong Công an nhân dân để phát hiện vi phạm hành chính về trật tự an toàn giao thông và bảo vệ môi trường. Thông tư liên tịch số 26/2014/TTLT-BYT-BCA Quy định về xét nghiệm nồng độ cồn trong máu của người điều khiển phương tiện cơ giới đường bộ.

Cuối năm 2019, Bộ Công an đang lấy ý kiến sửa đổi Thông tư số 01/2006, trong Thông tư này, đã đổi mới mạnh mẽ công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, sử dụng các thiết bị kỹ thuật hiện đại để giám sát, ghi hình, phát hiện và xử lý vi phạm về trật tự, an toàn giao thông; công khai nội dung không thuộc quy định về bí mật trong hoạt động tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm về trật tự, an toàn giao thông. Bố trí lực lượng, phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật, vũ khí, công cụ hỗ trợ đủ mạnh và thực hiện vũ trang tuần tra kiểm soát. Hiện Bộ Công an đã xây dựng Trung tâm thông tin chỉ huy CSGT, 32 Trạm CSGT đường bộ, mua 463 máy đo tốc độ, 1.992 máy đo nồng độ cồn và các thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ khác.

Công tác tuần tra, kiểm soát của lượng lược CSGT đã được Bộ Công an triển khai mạnh mẽ trong nhiều năm trở lại đây. Bộ Công an đã chỉ đạo Công an các đơn vị, địa phương tăng cường công tác TTKS, xử lý vi phạm TTATGT, trong đó đã tổ nhiều đợt cao điểm TTKS, xử lý vi phạm TTATGT theo các chuyên đề, đặc biệt là cao điểm tổng kiểm soát phương tiện đối với xe ô tô chở khách, ô tô vận tải container và xe mô tô, xử lý các trường hợp vi phạm về ma túy, nồng độ cồn, chở quá số người quy định, xử lý vi phạm quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, cao điểm xử lý vi phạm về ATKT và bảo vệ môi trường, kiểm soát xử lý vi phạm đối với xe ô tô chở khách vi phạm TTATGT; kiểm tra, xử lý vi phạm quy định về đăng ký, đăng kiểm, ATKT phương tiện và hoạt động khai thác. Phối hợp với các lực lượng chức năng xử lý phương tiện vận tải đường bộ quá hạn chưa tái xuất, tái nhập; bố trí lực lượng, phương tiện bảo đảm TTATGT. Bộ Công an phối hợp với Bộ GTVT thực hiện tốt Kế hoạch phối hợp số 12593/KHPH-BGTVT-BCA ngày 21/11/2013 về kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ, tiến hành lắp đặt 20 hệ thống cân điện tử cố định tại các trạm CSGT và cung cấp 199 cân tải trọng xách tay cho CSGT các đơn vị, địa phương. Từ năm 2014 đến nay, Công an các đơn vị địa phương đã trực tiếp kiểm tra, lập biên bản 413.464 trường hợp vi phạm quá khổ, quá tải; phạt tiền hơn 2.200 tỷ đồng.

Tình hình thực hiện quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm: Quy định người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy, xe đạp máy phải đội mũ bảo hiểm có cài quai đúng quy cách được thực hiện từ năm 2007 và được luật hóa trong Luật GTĐB 2008 và đến nay vẫn đang được thực hiện tốt. Đối với người điều khiển, người ngồi trên phương tiện xe máy điện, xe đạp điện sẽ bị xử phạt vi phạm

hành chính nếu không đội mũ bảo hiểm và cài quai đúng quy cách trong Nghị định số 171/2013/NĐ-CP.

Bảng 1.6-2. Tổng hợp kết quả tuần tra, xử lý vi phạm của CSGT 2018-2019

Năm	Số vụ xử lý (vụ)	Tổng số tiền phạt (tỷ VND)	Số GPLX bị tước	Số PT tạm giữ (xe)
2018	3.986.942	2.481,408	346.486	601.704
2019	3.977.555	2.623,173	342.032	651.885

Nguồn: Báo cáo tổng kết của UBATGTQG năm 2018-2019

Kết quả xử lý vi phạm: Năm 2019 (từ 15/12/2018 - 14/12/2019): lực lượng Cảnh sát giao thông đã lập biên bản xử lý 3.977.555 trường hợp, 2.623 tỷ 173 triệu đồng; tước giấy phép lái xe 342.032 trường hợp, tạm giữ 651.885 phương tiện.

Từ năm 2014 đến nay, Công an các đơn vị, địa phương đã kiểm tra, xử lý 1.074.813 trường hợp vi phạm quy định về nồng độ cồn khi điều khiển phương tiện (chiếm 4,06% tổng số vi phạm).

Từ ngày 1/1/2020 Chính phủ ban hành Nghị định số 100/2019/NĐ-CP quy định Xử phạt hành chính trong linh vực giao thông đường bộ đường sắt thay thế Nghị định số 46/2016/NĐ-CP. Nghị định số 100 sửa đổi 21 điều với 39 hành vi, nhóm hành vi được sửa đổi, mô tả lại; 55 hành vi, nhóm hành vi được bổ sung; 21 hành vi, nhóm hành vi được bổ sung, mô tả lại. Đặc biệt, nghị định mới đã tăng mức xử phạt đối với 50 hành vi, nhóm hành vi vi phạm trong đó tăng mức xử phạt đối với các hành vi vi phạm quy định về nồng độ cồn, ma túy theo Luật Phòng, chống tác hại của rượu bia. Đầu năm 2020, thực hiện Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, lực lượng CSGT đã triển khai tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm liên quan đến sử dụng chất có cồn khi điều khiển phương tiện cơ giới đường bộ trên nhiều tỉnh thành trong cả nước đã đạt được kết quả rất tốt, được cả xã hội quan tâm khi những vi phạm liên quan đến chất có cồn giảm mạnh trong toàn quốc qua đó giảm mạnh số vụ, số người chết do tai nạn giao thông. Tuy nhiên kế hoạch tuần tra, kiểm soát theo chủ đề này đang tạm thời bị dừng lại khi dịch bệnh Covid-19 xuất hiện. Sau 4 tháng thực hiện Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, đã xử phạt 56.239 trường hợp vi phạm nồng đồ cồn.

1.6.2. Thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm của thanh tra giao thông và các lực lượng khác

Có vai trò quan trọng không kém CSGT là lực lượng Thanh tra giao thông đường bộ trong công tác thực thi pháp luật giao thông đường bộ. Lực lượng này có nhiệm vụ và quyền hạn được quy định tại Điều 86 Luật GTĐB, Nghị định số 100/2019NĐ-CP và Thông tư số 02/2014/TT-BGTVT. Hiện nay có ba lực lượng Thanh tra giao thông được

phép xử lý các vi phạm theo quy định là Thanh tra Bộ GTVT, Thanh tra Tổng cục ĐB và Thanh tra giao thông thuộc Sở GTVT. Các lực lượng thanh tra này hàng năm thực hiện thanh tra theo 03 hình thức quy định tại Thông tư số 02/2014/TT-BGTVT:

- Thanh tra theo kế hoạch: là hình thức thanh tra được tiến hành theo kế hoạch đã được phê duyệt, bao gồm kế hoạch hàng năm; kế hoạch chi tiết theo quý, tháng và tuần.

- Thanh tra thường xuyên: là hình thức thanh tra được tiến hành thường xuyên, không theo kế hoạch do Cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành thực hiện trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ của cơ quan đó.

- Thanh tra đột xuất: là hình thức thanh tra được tiến hành khi phát hiện cơ quan, tổ chức, cá nhân có dấu hiệu vi phạm pháp luật, theo yêu cầu của việc giải quyết khiếu nại, tố cáo, phòng, chống tham nhũng hoặc do Thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền giao.

Bảng 1.6-3. Số cuộc thanh tra, kiểm tra của TTGT các cấp

Năm	TTGT của Bộ	TTGT của Tổng cục và Sở GTVT	Số vụ xử phạt hành chính
2017	27	82.967	76.531
2018	22	75.669	62.228
2019	20	76.223	63.050

Nguồn: Báo cáo tổng kết của UBATGTQG năm 2018-2019

Năm 2019, Bộ GTVT đã triển khai 20 Đoàn thanh tra, kiểm tra về công tác bảo đảm TTATGT trên tất cả các lĩnh vực như: thanh tra việc chấp hành các quy định pháp luật trong công tác bảo trì công trình đường bộ; thanh tra công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ; thanh tra công tác kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; kiểm tra hoạt động nghiệp vụ thanh tra chuyên ngành, xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTVT; thanh tra việc chấp hành các quy định của pháp luật về kinh doanh, điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, hoạt động của bến xe ô tô khách; Kết quả từ ngày 16/12/2018 đến ngày 18/11/2019, Tổng cục Đường bộ và Thanh tra các Sở GTVT đã thực hiện 76.223 cuộc thanh tra, kiểm tra; xử phạt vi phạm hành chính 63.050 vụ với số tiền 588.001,24 triệu đồng; tạm giữ 427 ô tô; giám sát 968 kỳ sát hạch lái xe ô tô, 599 kỳ sát hạch lái xe mô tô.

Tháng 8/2020, Bộ Giao thông vận tải (Tổng cục Đường bộ Việt Nam) chính thức đưa hệ thống cân kiểm tra tải trọng xe tự động hiện đại nhất Việt Nam vào hoạt động thí điểm trên quốc lộ 5. Trạm cân tự động này sử dụng công nghệ của Nhật Bản với hệ thống ca-me-ra chuyên dụng, tích hợp thiết bị cảm biến đặt dưới mặt đường, thiết bị cân

sẽ tự động chụp lại biển kiểm soát của tất cả các xe đi qua, lọc ra các xe tải, nhận biết được 15 thông tin của xe như: tên chủ xe, khối lượng bản thân của xe, khối lượng hàng hóa được phép chở, kích thước thành thùng,… Hệ thống cân sau đó sẽ tự động đo lường, phân tích thông số: xe nặng bao nhiêu tấn, tính toán ra xe này có vi phạm tải trọng không; vi phạm tải trọng cầu đường, tải trục bao nhiêu %,... một cách công khai, minh bạch, không có sự can thiệp của con người, hệ thống có thể cân tải trọng khi xe ở trạng thái dừng hoặc di chuyển ở vận tốc đến 80 km/giờ, và in kết quả từ 3 đến 10 giây. Sau khi đưa vào thí điểm sử dụng Tổng cục ĐBVN đánh giá ban đầu cho thấy, tình trạng xe quá tải trên tuyến quốc lộ 5 đã giảm rõ rệt, trật tự an toàn giao thông (ATGT) trên tuyến được bảo đảm

Theo UBATGTQG, trong sáu tháng đầu năm 2020, các trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động, cố định trên cả nước đã tiến hành kiểm tra hơn 52 nghìn xe, trong đó gần 6.000 xe vi phạm chở quá tải. Lực lượng chức năng đã tước 1.959 giấy phép lái xe, xử phạt nộp Kho bạc Nhà nước 61,34 tỷ đồng. Ngoài ra, lực lượng công an xử lý gần 54 nghìn trường hợp vi phạm chở quá trọng tải hàng hóa.

1.6.3. Ứng dụng KHCN trong cưỡng chế thi hành pháp luật về ATGT

Ứng dụng khoa học công nghệ vào công tác xử lý vi phạm về giao thông đường bộ đã được thực hiện trong thời gian qua nhưng việc ứng dụng này vẫn còn hạn chế nên các hành vi vi phạm về quy tắc giao thông, người điều khiển phương tiện như: điều khiển xe không có giấy phép lái xe, đi không đúng làn đường, phần đường, đi vào đường cao tốc vẫn còn diễn ra phổ biến. Đặc biệt vi phạm chở quá khổ, quá tải, xâm phạm công trình giao thông, lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ...còn diễn ra phổ biến, phức tạp do thiếu các trang thiết bị hiện đại kiểm soát vi phạm. Các hệ thống điều khiển, giám sát giao thông, các trung tâm điều khiển, điều hành giao thông còn thiếu, đã hình thành hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS) nhưng chưa đầy đủ các chức năng. Một trong những ứng dụng KHCN trong công tác tuần tra, kiểm soát xử lý vi phạm của lực lượng CSGT được sử dụng từ năm 2017, khi đó bắt đầu ứng dụng hệ thống xử phạt vi phạm pháp luật ATGT đối với người điều khiển phương tiện ô tô qua hệ thống camera giám sát (xử phạt qua hình ảnh vi phạm). Các vi phạm của người điều khiển sẽ được gửi về các trung tâm đăng kiểm để rà soát, xử phạt các chủ phương tiện trước khi tiến hành kiểm định phương tiện.

Tháng 6/2019, Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an triển khai phần mềm quản lý vi phạm của lái xe và thông tin về phương tiện vi phạm được phát hiện qua hệ thống giám sát trên phạm vi toàn quốc. Phần mềm này tích hợp trên trang web của Cục Cảnh sát Giao thông (http://www.csgt.vn) và người dân có thể tra cứu lỗi vi phạm của mình bằng cách nhập biển số xe. Ngoài ra, ứng dụng còn có thể cung cấp cả hình ảnh vi phạm được hệ thống camera giám sát của CSGT ghi lại. Hệ thống sẽ cung cấp thông tin về

biển số xe (bao gồm ô tô, xe máy, xe đạp máy điện, xe đạp máy), thời gian, địa điểm, đơn vị phát hiện vi phạm và địa chỉ, số điện thoại liên hệ để liên hệ giải quyết xử lý tại các đơn vị Công an nơi phát hiện vi phạm. Phần mềm này còn được tích hợp với ứng dụng tra cứu GPLX của Tổng cục Đường bộ Việt Nam để lực lượng CSGT các địa phương có thể tra cứu thông tin về GPLX vi phạm. Tổng cục Đường bộ có thể tra cứu thông tin đối với các lái xe đã bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe do vi phạm quy định, hoặc bị tạm giữ GPLX (trường hợp không đến chấp hành quyết định xử phạt) tại cơ quan CSGT, để phục vụ công tác cấp đổi bằng lái

Từ ngày 12/3/2020, Cục Cảnh sát giao thông thực hiện thí điểm việc nộp phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông qua Cổng dịch vụ công quốc gia tại 5 tỉnh, thành phố gồm Hà Nội, TP.HCM, Đà Nẵng, Hải Phòng và Bình Thuận. Dữ liệu của CSGT đã được kết nối với Bộ GTVT và một số bộ, ngành triển khai việc xử phạt vi phạm về TTATGT và đăng ký xe qua Cổng dịch vụ công Quốc gia. Từ 01/07/2020 dịch vụ này được triển khai trên toàn quốc trên Cổng dịch vụ công quốc gia.

Kết quả đạt được và tồn tại, hạn chế

a) Kết quả đạt được

- Cơ quan quản lý nhà nước nâng cao mức xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đặc biệt là mức xử phạt vi phạm nồng độ cồn đã đem lại nhiều kết quả tích cực.

- Ứng dụng KHCN trong công tác xử lý vi phạm giao thông qua hệ thống camera giám sát trên các tuyến cao tốc, quốc lộ chính yếu và ở các đô thị đã mang lại kết quả tốt góp phần làm giảm TNGT. Bước đầu hình thành kết nối giữa quản lý giấy phép lái xe và xử lý vi phạm.

b) Tồn tại, hạn chế

- Xử lý vi phạm với đối tượng đi xe máy điện không đội mũ hiểm trong nhiều năm qua chưa được thực hiện nghiêm túc và nếu có thì thỉnh thoảng thực hiện xử phạt theo các chuyên đề. Đây là một trong những bất cập trong công tác xử lý vi phạm đối với đối tượng này khi quy định đã có nhưng thực hiện chưa thật nghiêm túc có thể dẫn đến hậu quả người tham gia giao thông nhờn luật.

- Các vi phạm về quá khổ, quá tải trên các tuyến cao tốc, quốc lộ trọng yếu vẫn còn diễn ra phức tạp, tinh vi do thiếu các trang thiết bị kiểm soát, phát hiện hiện đại.

- Ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm của lực lượng CSGT đã được thực hiện nhưng hiệu quả chưa cao do thiếu nguồn vốn đầu tư nâng cấp các trang thiết bị hỗ trợ.

1.7. HIỆN TRẠNG PHƯƠNG TIỆN VÀ NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN

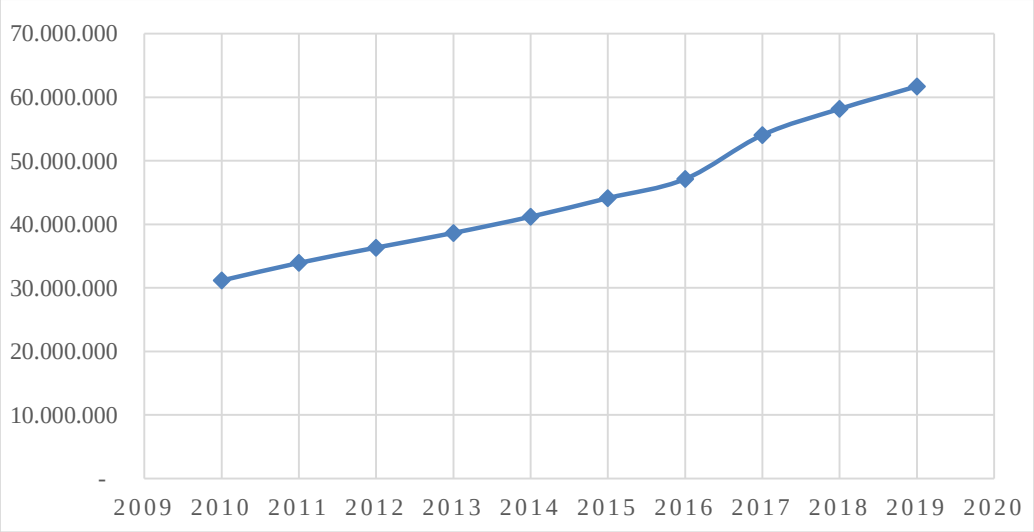
1.7.1. Tình hình phát triển phương tiện đường bộ

Trong những năm gần đây, số lượng xe đăng ký, lưu hành tăng nhanh. Theo số liệu thống kê của UBATGTQG năm 2019, cả nước có 4.310.215 xe ô tô và 61.728.249 xe mô tô, xe gắn máy.

a) Phương tiện mô tô, xe gắn máy

Xe môtô, xe gắn máy là phương tiện cá nhân phổ biến được người dân sử dụng trong việc đi lại hàng ngày do có tính cơ động cao, linh hoạt và chi phí thấp. Theo thống kê của UBATGTQG, giai đoạn 2010-2019 tốc độ tăng trưởng xe môtô, xe gắn máy trung bình là 7,1%/năm. Số lượng xe máy năm 2019 nhiều gần gấp 2 lần số lượng xe năm 2010. Tỷ lệ sở hữu xe máy tăng nhanh, từ 358 xe/1.000 dân (năm 2010) lên 640 xe/1000 dân (năm 2019).

Hình 1.7-1. Tăng trưởng phương tiện xe mô tô, xe gắn máy giai đoạn 2010-2019



Nguồn: UBATGTQG

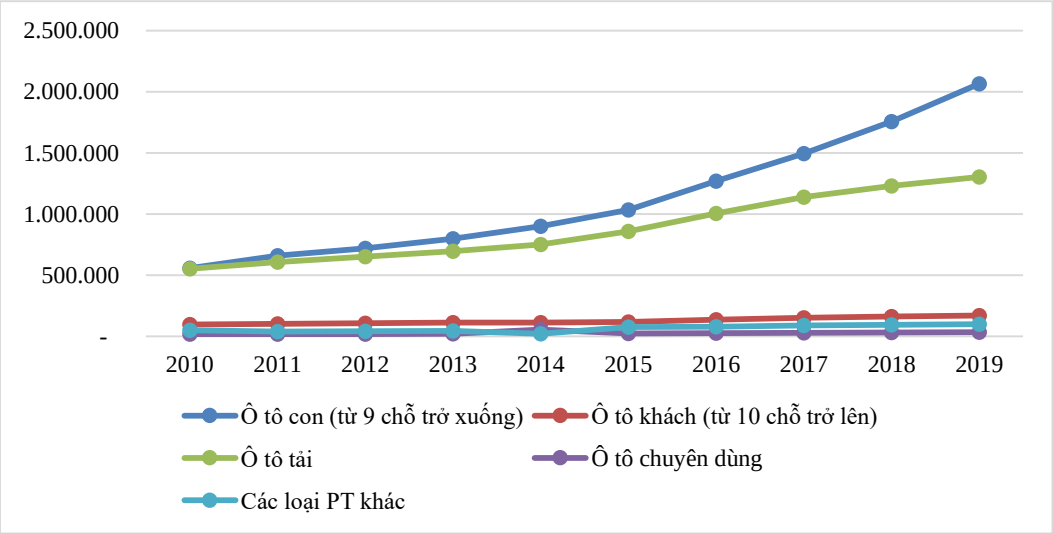
Năm 2019, cả nước có 61.728.249 xe mô tô (số liệu đăng ký), xe máy, tăng 6,1% so với năm 2018. Xe mô tô, xe gắn máy có chất lượng tốt, bảo dảm an toàn thường tập trung ở vùng Đồng bằng sông Hồng, vùng Đông Nam Bộ, Bắc Trung Bộ. Vùng miền núi phía Bắc, thu nhập người dân tại khu vực nông thôn thấp nên chất lượng xe môtô, xe gắn máy của người dân vùng này thấp. Theo số liệu khảo sát trong đề án "Tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông nông thôn đến năm 2020" cho thấy, tại Lào Cao có đến 60% phương tiện xe môtô, xe gắn máy của người dân là loại xe môtô, xe gắn máy có chất lượng thấp, giá thành từ 3-5 triệu đồng/chiếc, tại các khu vực nông thôn miền núi của Thái Nguyên, xe môtô, xe gắn máy chất lượng thấp giá 1,5 đến 2 triệu đồng/chiếc, chất lượng xe môtô, xe gắn máy tại các vùng như Tây Nguyên, đồng bằng

sông Cửu Long chất lượng xe môtô, xe gắn máy cũng không tốt. Hiện nay một trong những bất cập trong chính sách quản lý phương tiện này là không có số liệu chính thức về loại phương tiện mô tô, xe gắn máy đang lưu hành khi hàng năm có hàng nghìn xe máy bị TNGT hỏng không lưu hành nhưng cơ sở dữ liệu đăng ký vẫn tồn tại. Theo ước tính của Nhóm nghiên cứu Dự án "Xây dựng chiến lược an toàn giao thông đối với xe máy và kế hoạch hành động: một khởi đầu của Việt Nam" cho thấy số lượng xe máy lưu hành hiện nay chiếm từ khoảng 66-77% số lượng phương tiện xe máy đăng ký công bố. Nghĩa là năm 2019 số lượng phương tiện mô tô xe gắn máy đang lưu thông khoảng 40 triệu xe.

b) Phương tiện ô tô

Theo số liệu thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam, tốc độ tăng trưởng phương tiện ô tô đang lưu hành giai đoạn 2010-2019 là 11,2%/năm, trong đó xe ô tô con tăng 14%/năm, xe tải tăng 9%/năm, xe khách tăng 5,8%/năm. Tốc độ phát triển xe con và xe tải cao hơn mức tăng trưởng bình quân hàng năm, mức tăng trưởng của xe khách là thấp nhất. Số lượng xe ô tô năm 2019 nhiều gấp 2,9 lần số lượng xe ô tô năm 2010, tăng 12,2 % so với năm 2018. Tỷ lệ sở hữu xe ô tô/1.000 dân tăng nhanh, từ 15 xe ô tô/1.000 dân (năm 2010) lên 38 xe ô tô/1.000 dân (năm 2019). Trong đó tỷ lệ sở hữu xe ô tô dưới 9 là 6 xe ô tô/1.000 dân (năm 2010) lên 21 xe/1.000 dân (năm 2019).

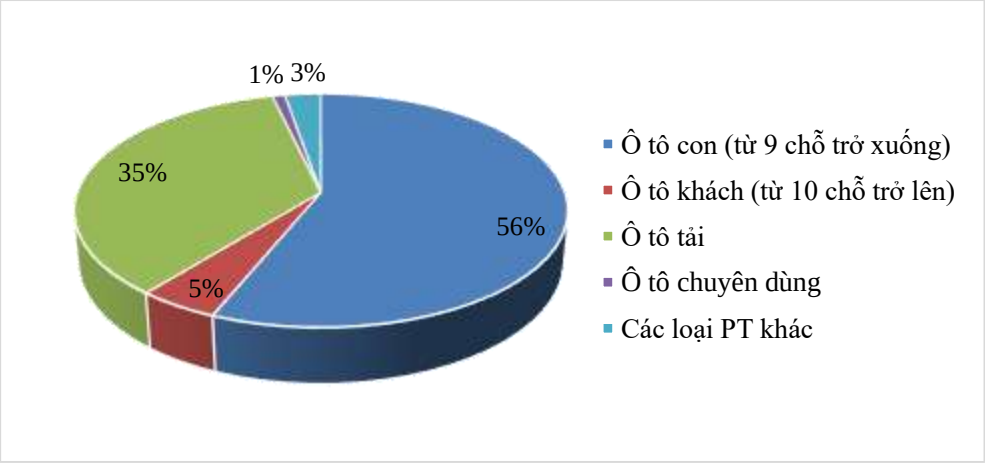
Hình 1.7-2. Tăng trưởng phương tiện phương tiện ô tô giai đoạn 2010-2019



Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam

Năm 2019, cả nước có 3.673.069 xe ô tô đang lưu hành, trong đó có 2.069.514 xe ô tô con (chiếm 56,2%), xe tải là 1.303.501 xe tải (chiếm 35,4%), còn lại là xe khách, xe chuyên dùng và các loại phương tiện khác.

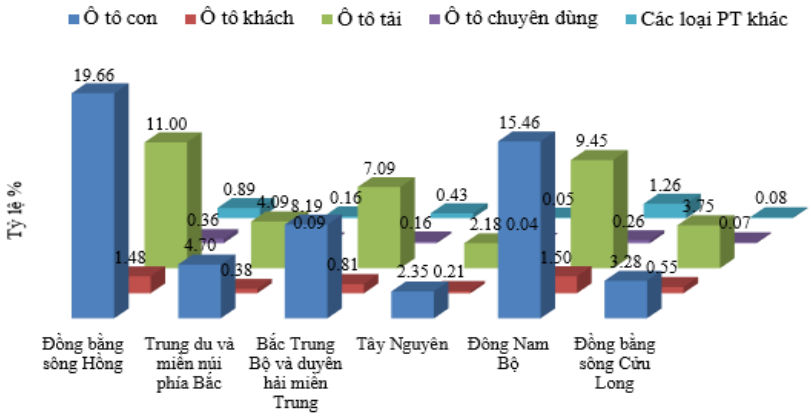
Hình 1.7-3. Cơ cấu phương tiện ô tô năm 2019



Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam

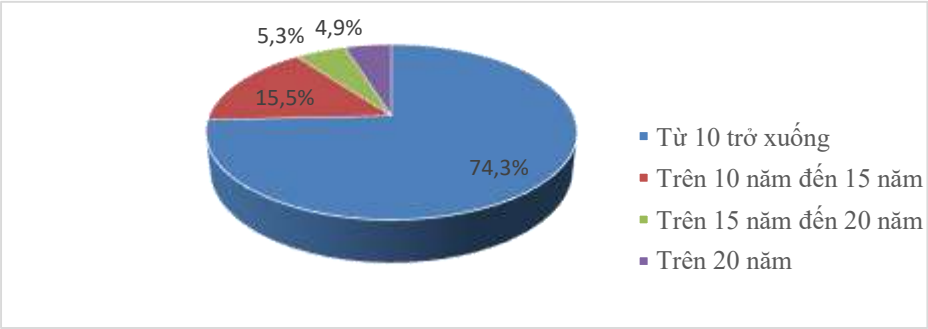
Số lượng phương tiện xe con và xe tải đang gia tăng nhanh nhưng tập trung chủ yếu ở vùng Đồng bằng Sông Hồng và Đông Nam Bộ; số lượng xe khách tập trung nhiều nhất tại vùng Đông Nam Bộ, đây là vùng có nhu cầu vận chuyển hành khách cao nhất cả nước.

Hình 1.7-4. Cơ cấu phương tiện ô tô theo vùng năm 2019



Chất lượng phương tiện xe ô tô tốt. Tỷ lệ tuổi phương tiện từ 10 năm trở xuống chiếm đến 74,3% và xe trên 20 năm chiếm 4,9%. Riêng đối với xe khách có 70,4% xe từ 12 năm trở xuống, có 13,9% xe khách từ trên 12 năm đến 15 năm, có 9,1% xe khách từ trên 15 năm đến 17 năm và có 6,6% xe khách có độ tuổi từ trên 17 năm đến 20 năm.

Hình 1.7-5. Tỷ lệ % tuổi của tô tô năm 2019



Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam

Qua các phân tích trên ta thấy: Phương tiện đang phát triển rất nhanh đặc biệt là xe ô tô dưới 9 chỗ và xe tải; trong thời gian tới xe mô tô, xe gắn máy vẫn là phương tiện cá nhân được sử dụng nhiều; chất lượng xe mô tô, xe gắn máy tại vùng Trung du miền núi phía Bắc, Tây Nguyên và Đồng bằng sông Cửu Long còn thấp.

c) Phương tiện xe máy điện và xe đạp máy

Xe máy điện là xe gắn máy được dẫn động bằng động cơ điện có công suất lớn nhất không lớn hơn 4 kW, có vận tốc thiết kế lớn nhất không lớn hơn 50 km/h; xe đạp máy là xe thô sơ hai bánh có lắp động cơ, vận tốc thiết kế lớn nhất không lớn hơn 25 km/h và khi tắt máy thì đạp xe đi được (kể cả xe đạp điện).

Bảng 1.7-2. Số lượng xe máy điện đăng ký mới và lưu hành qua các năm

Năm	Xe máy điện	
	Đăng ký mới	Tổng số
2015	152.806	152.806
2016	501.400	654.206
2017	227.051	881.257
2018	194.373	1.075.630

Nguồn: UBATGTQG

d) Xe công nông, xe tự chế

Từ ngày 1/1/2008 quy định đình chỉ lưu hành xe công nông, xe tự chế ba bánh, bốn bánh theo Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP về các giải pháp cấp bách nhằm giảm ùn tắc và tai nạn giao thông. Tuy nhiên, để tránh ảnh hưởng tiêu cực đến thực tế đời sống của người dân nên thời điểm đã được thay đổi đến ngày 31/12/2010, đồng thời Chính phủ cũng đã ban hành chính sách hỗ chợ người dân để thay thế và hủy bỏ phương tiện này (Quyết định số 548/QĐ-TTg; Quyết định 1491/QĐ-TTg). Tuy nhiên hiện nay loại phương tiện này vẫn còn tồn tại ở các tỉnh miền núi phía Bắc và Tây Nguyên và người

dân thường chỉ lưu thông trên các tuyến đường giao thông nông thôn để tránh bị xử phạt của lực lượng chức năng.

đ) Một số đặc trưng phương tiện giao thông theo vùng[13]

Vùng Trung du và miền núi phía Bắc: phương tiện xe ô tô, môtô, xe gắn máy đã qua sử dụng tại các đô thị lớn ở vùng Đồng bằng sông Hồng thường chuyển dịch về khu vực miền núi phía Bắc với giá rẻ nhưng chất lượng và độ an toàn thấp. Nhiều phương tiện xe máy quá niên hạn sử dụng, máy móc bị thay thế, không biển số, không còi, không đèn tín hiệu vẫn đang lưu thông phổ biến ở các bản, làng vùng sâu, vùng xa. Người dân miền núi cũng chủ yếu sử dụng xe máy số. Xe tay ga không thể sử dụng ở địa hình miền núi.

Vùng Đồng bằng sông Hồng: chất lượng phương tiện vùng đồng bằng sông Hồng tốt hơn mặt bằng chung của cả nước, tuy nhiên vẫn tồn tại phương tiện không đảm bảo an toàn, xe tự chế chủ yếu tại các khu vực giao thông nông thôn.

Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên Hải miền Trung: chất lượng phương tiện không cao, còn nhiều phương tiện không bảo đảm an toàn.

Vùng Tây Nguyên: chất lượng phương tiện tại Vùng Tây Nguyên thấp hơn các Vùng khác trong cả nước. Người dân vẫn còn sử dụng phổ biến xe tiện công nông để vận chuyển hàng hóa. Tại 05 tỉnh Tây Nguyên hiện có gần 145.000 xe công nông. Trong đó, tỉnh Đăk Lăk có nhiều nhất với khoảng 80.000 chiếc, Gia Lai xếp thứ 2 với gần 38.000 chiếc. Hầu hết xe công nông đều không có giấy tờ chứng minh nguồn gốc; không có còi, đèn tín hiệu, đèn chiếu sáng ban đêm; hạn chế về điều kiện an toàn kỹ thuật; nhiều phương tiện tự chế, lắp ráp phục vụ sản xuất. Việc đào tạo, sát hạch lấy giấy phép lái xe để lái công nông cũng gặp nhiều khó khăn và chỉ có khoảng 10% người điều khiển phương tiện này có bằng lái xe hạng A4.

Vùng Đông Nam Bộ: chất lượng phương tiện của Vùng cơ bản tốt tuy nhiên vẫn còn phương tiện cũ, đặc biệt xe môtô, xe gắn máy. Xe ba bánh, bốn bánh tự chế có động cơ cũng thường xuyên hoạt động, tại TP HCM số lượng lên tới 12.600 chiếc. Số lượng xe lớn, nhiều xe có thiết kế sơ xài, không qua đăng ký, không qua kiểm định, chở hàng cồng kềnh gây nguy hiểm cho người đi đường.

Vùng Đồng bằng sông Cửu Long: người dân sử dụng xe lôi, xe ba gác máy khá phổ biến. Phương tiện xe mô tô, xe gắn máy chất lượng còn thấp ở các vùng sâu, vùng xa khu vực đô thị.

[13] Kết quả dựa trên phân tích mẫu số liệu và trao đổi thảo luận chuyên sâu với Ban ATGT tỉnh, Sở GTVT (phòng Quản lý KCHTGT, phòng Quản lý Phương tiện và người lái, Thanh tra Giao thông) và Phòng CSGT tỉnh thuộc các vùng.

1.7.2. Công tác quản lý, đăng ký, đăng kiểm phương tiện

a) Công tác quản lý phương tiện cơ giới đường bộ

Theo Điều 54 và 57 Luật GTĐB, Bộ Công an quy định và tổ chức cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe cơ giới; Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định và tổ chức cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe cơ giới của quân đội sử dụng vào mục đích quốc phòng. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, cấp, thu hồi đăng ký, biển số; quy định danh mục xe máy chuyên dùng phải kiểm định và tổ chức việc kiểm định; Bộ Quốc phòng, Bộ Công an quy định và tổ chức việc cấp, thu hồi đăng ký, biển số và kiểm định xe máy chuyên dùng của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

Niên hạn phương tiện cơ giới đường bộ được quy định tại Nghị định 95/2009/NĐ-CP ngày 30/10/2009 của Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với ôtô chở hàng và ô tô chở người và Thông tư số 21/2010/TT-BGTVT hướng dẫn thực hiện Nghị định 95/2009/NĐ-CP, cụ thể:

- Không quá 25 năm với ô tô chở hàng; ô tô chở người quá niên hạn sử dụng được chuyển đổi thành ô tô chở hàng; ô tô chở hàng chuyển đổi thành ô tô chuyên dùng; và ô tô chuyên dùng, ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ người lái) chuyển đổi thành ô tô chở hàng.

- Không quá 20 năm với ô tô chở người từ 10 chỗ ngồi trở lên (kể cả chỗ người lái); và ô tô chở người chuyên dùng chuyển đổi thành ô tô chở người dưới 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ người lái).

- Không quá 17 năm với ô tô chở người chuyển đổi công năng, ô tô chở hàng đã chuyển đổi thành ô tô chở người trước ngày 1/1/2002.

Đối với phương tiện mô tô, xe gắn máy, xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả người lái), ô tô chuyên dùng, xe rơ-moóc và sơ-mi rơ-moóc không có niên hạn sử dụng.

Công tác quản lý phương tiện cơ giới đăng ký mới hiện nay đang được Cục CSGT thực hiện tốt. Tuy nhiên, tình hình phương tiện cơ giới đường bộ không rõ nguồn gốc, không bảo đảm điều kiện an toàn kỹ thuật, hết niên hạn sử dụng, phương tiện gắn biển số giả, sử dụng giấy tờ giả, đục lại số khung, số máy lưu hành trái phép trên các tuyến giao thông vẫn chưa có dấu hiệu được kiểm soát. Số lượng phương tiện được chủ sở hữu mang đến cơ quan chức năng để làm thủ tục sang tên, di chuyển vẫn có sự gia tăng qua các năm song trên thực tế tình trạng chủ phương tiện không chấp hành quy định của pháp luật khi mua bán, di chuyển không đến cơ quan Công an thực hiện thủ tục vẫn còn nhiều. Cục CSGT phân tích 200 trường hợp vi phạm hành chính mà lực lượng CSGT phát hiện, xử lý liên quan đến đăng ký, quản lý phương tiện GTCG đường bộ từ năm

2012 đến tháng 6/2017 cho thấy hành vi không làm thủ tục đăng ký, sang tên chuyển quyền sở hữu chiếm tỷ lệ 23%. Đây đang là một trong các vấn đề gây khó khăn cho lực lượng CSGT trong công tác quản lý phương tiện.

b) Công tác đăng kiểm, kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ

Hiện nay theo Điều 53 Luật GTDB, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới được phép tham gia giao thông, trừ xe cơ giới của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh. Trải qua nhiều thay đổi kể từ năm 1995 thì đến nay công tác kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ đã có nhiều thay đổi cơ bản, trước hết là bộ tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và môi trường phương tiện cơ giới đường bộ. Bộ tiêu chuẩn này cũng đã được sửa đổi, bổ sung nhiêu lần. Hệ thống kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với các loại xe cơ giới sản xuất, lắp ráp mới trong nước và nhập khẩu vào Việt Nam nhằm mục đích kiểm soát chất lượng phương tiện từ nguồn. Tổ chức Liên Hợp Quốc (United Nation) hiện nay có 08 Tiêu chuẩn ưu tiên về an toàn phương tiện. Việt Nam là thành viên của tổ chức LHQ và đã tham gia thực hiện 4/8 tiêu chuẩn và vẫn còn 04 tiêu chuẩn chưa tham gia thực hiện bao gồm: Tiêu chuẩn chấn động phía trước (Frontal impact standard); Hệ thống cân bằng điện tử (Electronic stability control); Bảo vệ người đi bộ (Pedestrian protection); Hệ thống phanh chống bó cứng ABS trên xe mô tô (Motorcycle anti-block braking system).

Việt Nam đã hoàn thành ký kết hiệp định Hiệp định EVFTA với Liên Minh Châu Âu. Theo cam kết trong Hiệp định EVFTA, Việt Nam phải gia nhập Hiệp định UNECE 1958. Hiệp định UNECE 1958 là Hiệp định về việc chấp thuận các quy định kỹ thuật thống nhất đối với xe cơ giới và các thiết bị, phụ tùng có thể được lắp và/hoặc sử dụng trên xe cơ giới và các điều kiện để công nhận lẫn nhau về phê duyệt/chứng nhận được cấp trên cơ sở các quy định của Liên hợp quốc (UN). Dự kiến trong năm 2020, Bộ Giao thông vận tải sẽ trình Thủ tướng Chính phủ về việc gia nhập Hiệp định và kiến nghị Thủ tướng Chính phủ giao Bộ Ngoại giao thay mặt để ký đơn xin gia nhập Hiệp định UNECE.

Các hoạt động đăng kiểm, kiểm định chất lượng phương tiện cơ giới đường bộ hiện nay được xây dựng trên cơ sở phù hợp với thông lệ quốc tế, hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật sẽ từng bước hoàn thiện hài hòa với hệ thống tiêu chuẩn chung của khu vực và thế giới (UN-ECE). Công tác kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ đã và đang được xã hội hóa mạnh mẽ.

• Đối với xe ô tô

Thông tư số 70/2015/TT-BGTVT quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; Thông tư số 42/2018/TT-

BGTVT ngày 30/7/2018 Sửa đổi, bổ sung một số Điều của các Thông tư trong lĩnh vực đăng kiểm. Tháng 8/2019, cả nước có 181 trung tâm đăng kiểm xe cơ giới với 359 dây chuyền, hoạt động tại 63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

Theo số liệu của Cục Đăng kiểm Việt Nam tổng số xe hết niên hạn sử dụng từ ngày 1.1.2020 là 16.661 xe ôtô trong đó có 2.618 xe chở người và 14.043 xe chở hàng.

- Từ 01/01/2019 đến 31/11/2019: số lượt phương tiện đường bộ vào kiểm định là 3.505.050 lượt phương tiện; trong đó có 3.082.537 lượt phương tiện kiểm định đạt ngay từ lần đầu (chiếm 87,9%) và 425.468 lượt phương tiện kiểm định không đạt.

• Đối với mô tô, xe gắn máy

Hiện nay Việt Nam chưa quy định kiểm tra an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe mô tô và xe gắn máy đang sử dụng. Đây cũng có thể coi là một trong những bất cập trong chính sách quản lý chất lượng phương tiện cơ giới cá nhân khi hiện nay số lượng phương tiện xe mô tô, xe gắn máy cũ lưu thông rất nhiều kèm theo đó là không có số liệu chính thức phương tiện đang lưu hành như đối với ô tô. Đối với xe mô tô nhập khẩu và lắp ráp trong nước trước khi đưa ra thị trường phải kiểm tra cấp giấy chứng nhận theo Thông tư 45/2012/TT-BGTVT ngày 23 tháng 10 năm 2012 Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp mô tô, xe gắn máy; Thông tư 44/2012/TT- BGTVT ngày 23 tháng 10 năm 2012 Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe mô tô, xe gắn máy nhập khẩu và động cơ nhập khẩu sử dụng để sản xuất, lắp ráp xe mô tô, xe gắn máy; Thông tư số 89/2015/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe máy chuyên dùng; Thông tư số 42/2018/TT-BGTVT ngày 30/7/2018 Sửa đổi, bổ sung một số Điều của các Thông tư trong lĩnh vực đăng kiểm.

1.7.3. Hệ thống GPLX

Hệ thống GPLX ở Việt Nam được phân thành 14 loại theo Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15/04/2017 của bộ Giao thông vận tải như Bảng 1.7-3 sau.

Bảng 1.7-3. Phân loại Giấy phép lái xe ở Việt Nam

TT	Loại GPLX	Phương tiện	Thời hạn	Người điều khiển phương tiện	
				Độ tuổi	Trình độ
1	A1	- Xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh từ 50 cm^3 đến dưới 175 cm^3. - Xe mô tô ba bánh dùng cho người khuyết tật.	Không thời hạn	≥18	Không quy định

TT	Loại GPLX	Phương tiện	Thời hạn	Người điều khiển phương tiện	
				Độ tuổi	Trình độ
2	A2	Xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh từ 175 cm3 trở lên và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1.	Không thời hạn	≥18	Không quy định
3	A3	Xe mô tô ba bánh, các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1 và các xe tương tự.	Không thời hạn	≥18	Không quy định
4	A4	Các loại máy kéo nhỏ có trọng tải đến 1.000 kg	10 năm	≥18	Không quy định
5	B1 Số tự động	- Ô tô số tự động chở người đến 9 chỗ ngồi, kể cả chỗ ngồi cho người lái xe. - Ô tô tải, kể cả ô tô tải chuyên dùng số tự động có trọng tải thiết kế dưới 3.500 kg. - Ô tô dùng cho người khuyết tật.	- Nam : 60 tuổi; Nữ : 55 tuổi. - Nam >50tuổi, nữ >45tuổi : 10 năm	≥18	Không quy định
6	B1	- Ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi, kể cả chỗ ngồi cho người lái xe. - Ô tô tải, kể cả ô tô tải chuyên dùng có trọng tải thiết kế dưới 3.500 kg. - Máy kéo kéo một rơ moóc có trọng tải thiết kế dưới 3.500 kg. - Kéo thêm một rơ moóc có trọng tải thiết kế không quá 750 kg.	- Nam : 60 tuổi; Nữ : 55 tuổi. - Nam >50tuổi, nữ >45tuổi : 10 năm	≥18	Không quy định
7	B2	- Ô tô chuyên dùng có trọng tải thiết kế dưới 3.500 kg. - Các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B1. - Kéo thêm một rơ moóc có trọng tải thiết kế không quá 750 kg.	10 năm	≥18	Không quy định
8	C	- Ô tô tải, kể cả ô tô tải chuyên dùng, ô tô chuyên dùng có trọng tải thiết kế từ 3.500 kg trở lên. - Máy kéo kéo một rơ moóc có trọng tải thiết kế từ 3.500 kg trở lên. - Các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B1, B2. - Kéo thêm một rơ moóc có trọng tải thiết kế không quá 750 kg.	5 năm	≥21	Không quy định
9	D	- Ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi, kể cả chỗ ngồi cho người lái xe. - Các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B1, B2 và C.	5 năm	≥24	THCS

TT	Loại GPLX	Phương tiện	Thời hạn	Người điều khiển phương tiện	
				Độ tuổi	Trình độ
		- Kéo thêm một rơ moóc có trọng tải thiết kế không quá 750 kg.			
10	E	- Ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi. - Các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B1, B2, C và D. - Kéo thêm một rơ moóc có trọng tải thiết kế không quá 750 kg.	5 năm	≥24	THCS
11	FB2	Các loại xe quy định tại giấy phép lái xe hạng B2 có kéo rơ moóc có trọng tải thiết kế lớn hơn 750 kg và được điều khiển các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B1 và hạng B2	5 năm	≥27	Không quy định
12	FC	Các loại xe quy định tại giấy phép lái xe hạng C có kéo rơ moóc có trọng tải thiết kế lớn hơn 750 kg, ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc và được điều khiển các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B1, B2, C và hạng FB2	5 năm	≥27	Không quy định
13	FD	Các loại xe quy định tại giấy phép lái xe hạng D có kéo rơ moóc có trọng tải thiết kế lớn hơn 750 kg và được điều khiển các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B1, B2, C, D và FB2	5 năm	≥27	THCS
14	FE	Các loại xe quy định tại giấy phép lái xe hạng E có kéo rơ moóc có trọng tải thiết kế lớn hơn 750 kg và được điều khiển các loại xe: ô tô chở khách nối toa và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B1, B2, C, D, E, FB2, FD	5 năm	≥27	THCS

Nguồn: Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT

Nâng hạng GPLX được quy định như sau :

- Hạng B1 số tự động lên B1: thời gian lái xe từ 01 năm trở lên và 12.000 km lái xe an toàn trở lên.

- Hạng B1 lên B2: thời gian lái xe từ 01 năm trở lên và 12.000 km lái xe an toàn trở lên.

- Hạng B2 lên C, C lên D, D lên E; các hạng B2, C, D, E lên hạng F tương ứng; các hạng D, E lên FC: thời gian hành nghề từ 03 năm trở lên và 50.000 km lái xe an toàn trở lên.

- Hạng B2 lên D, C lên E: thời gian hành nghề từ 05 năm trở lên và 100.000 km lái xe an toàn trở lên.

Qua kết quả thảo luận nhóm chuyên sâu của các giáo viên dạy lái xe và ý kiến của các cơ sở đào tạo, hệ thống này còn một số bất cập sau:

- Việc phân loại phương tiện theo hạng giấy phép lái xe hiện nay căn cứ vào trọng tải thiết kế và số chỗ ngồi mà chưa căn cứ thêm về kích thước phương tiện. Do đó, còn một số tồn tại liên quan như: quy định về xe buýt đô thị (quy định chỗ ngồi chứ chưa quy định chỗ đứng); việc sử dụng GPLX cho việc lái xe hoán cải 16 chỗ thành xe 09 chỗ; xe 35 chỗ thành xe 19 chỗ và xe 45 chỗ thành xe 29 chỗ (xe Limousine); xe giường nằm (quy định chỗ ngồi chứ chưa có quy định chỗ nằm).

- Chưa có quy định về GPLX hay các yêu cầu về kỹ năng, chứng chỉ đối với người điều khiển phương tiện gắn máy dưới 50 cm3, xe đạp điện, xe máy điện. Trong khi đó, các đối tượng này vẫn tham gia giao thông như xe mô tô chỉ có theo quy định thì tốc độ giới hạn nhỏ hơn. Tuy nhiên, thực tế các phương tiện này được thiết kế có vận tốc không kém mô tô, có thể đi lên tới 70 – 80 km/h.

- Về thời hạn, quy định loại A1, A2, A3 không thời hạn còn bất cập. Trong thời gian có GPLX loại này, người điều khiển phương tiện có thể có các vấn đề về sức khỏe không đảm bảo (tàn tật) nhưng vẫn được điều khiển phương tiện sẽ gây mất an toàn.

- Việc đổi bằng sau thời hạn quy định (5 năm, 10 năm) chỉ cần cung cấp giấy khám sức khỏe (có giá trị chỉ trong 06 tháng) mà không có bất kể giàng buộc nào về lái xe an toàn hay kiến thức người lái làm cho việc cấp đổi chỉ có giả trị là rà soát kiểm tra lại tình trạng sức khỏe của người lái mà không mang nhiều ý nghĩa về vấn đề kiểm soát các lái xe có bảo đảm an toàn hay không.

- Nâng hạng từ C lên E bỏ qua hạng D là chưa phủ hợp. Mặt khác quy định về số năm kinh nghiệm còn bất cập. Nếu một người có GPLX hạng C sau 03 năm nâng lên hạng D, nếu muốn nâng lên hạng E phải chờ 03 năm, trong khi đó nếu người đó nâng từ hạng C lên hạng E chỉ cần chờ 02 năm nữa (từ hạng C lên E là 05 năm). Do đó, nếu đã nâng lên hạng D thì sau 05 năm phải chờ thêm 01 năm nữa mới được nâng lên hạng E.

- GPLX hạng B2 và C đều học mới được. Tuy nhiên, nếu một người đã học và được cấp GPLX hạng B2 thì phải chờ 03 năm để nâng lên hạng C mà không được học mới hạng C từ đầu. Trường hợp này gây khó khăn cho người dân. Một người học và được cấp GPLX hạng B2, sau sáu tháng hoặc một năm họ có nhu cầu lái xe hạng C nhưng không thể học mới hạng C được mà phải chờ ba năm để nâng từ hạng B2 lên hạng C.

- Một người có GPLX hạng C sau 03 năm nâng lên hạng D. Sau đó lại có nhu cầu có hạng FC nhưng phải chờ 03 năm để nâng lên hạng FD mà không được chuyển hạng C lên FC (theo quy định sau 03 năm có hạng C). Cũng tương tự với trường hợp nâng hạng C lên hạng E sau đó có nhu cầu nâng hạng FC.

1.7.4. Công tác đào tạo lái xe

Thống kê của TCĐBVN hiện nay cả nước có 326 cơ sở đào tạo lái xe ô tô, 463 cơ sở đào tạo lái xe mô tô được phân bố trong cả nước đã đáp ứng được nhu cầu học của người dân và xã hội. Đối với hệ thống các cơ sở đào tạo giấy phép lái xe cơ giới đường bộ tập trung chủ yếu tại vùng ĐBSH, Đông Nam Bộ, Bắc trung bộ và duyên hải miền Trung, vùng Tây Nguyên có số lượng cơ sở đào tạo thấp nhất. Tuy nhiên nếu so sánh mật cơ sở đào tạo trên 100.000 dân để so sánh mức độ đáp ứng về nhu cầu đào tạo chúng ta thấy vùng ĐBSCL có mật độ thấp nhất. Đối các vùng có số lượng cơ sở đào tạo không nhiều nhưng cũng đã đáp ứng tốt nhu cầu của người dân trong vùng.

Khảo sát tại 10 tỉnh thuộc 6 vùng trong cả nước[14] có tổng số 204 cơ sở đào tạo lái xe và 89 trung tâm sát hạch cho thấy:

Về cơ sở vật chất, trang thiết bị giảng dạy: đều thực hiện theo đúng quy định, đạt yêu cầu. Chất lượng của các trang thiết bị giảng dạy đáp ứng yêu cầu. Đối với sân tập, diện tích bảo đảm theo các quy định chỉ có một số sân tập chất lượng báo hiệu (vạch sơn, biển báo) theo đánh giá bằng quan sát của nhóm nghiên cứu không được tốt bị mờ hoặc cũ. Theo đánh giá của 1.028 người có GPLX ô tô hạng A1 chất lượng cơ sở vật chất tại các các cơ sở đào tạo đều đạt chất lượng trung bình trở lên (41,7% tốt và 47,8% trung bình) và chỉ có hơn 10,5% đánh giá chưa tốt. 517 người đã có GPLX ô tô các hạng đánh giá 57% tốt, 39% trung bình và chỉ có 4% là chưa tốt.

Về giáo viên: qua khảo sát thực tế 44 giáo viên cho thấy, hiểu biết của giáo viên về quy định tiêu chuẩn giáo viên còn hạn chế với 33% giáo viên dạy lý thuyết và 40% giáo viên dạy thực hành hiểu biết ở mức dưới trung bình. Giáo viên nhiều năm kinh nghiệm hiểu biết về vấn đề này càng giảm. Điều đó cho thấy công tác bồi dưỡng, cập nhật kiến thức hàng năm còn hạn chế. Kiến thức về sư phạm của giáo viên còn kém với 57% trả lời không phù hợp với tình huống sư phạm dạy lý thuyết và 72% trả lời không phù hợp và phù hợp vừa phải với tình huống sư phạm dạy thực hành. Khảo sát hiểu biết sâu hơn của giáo viên về những rủi ro gặp va chạm, tai nạn giao thông khi sử dụng rượu bia; các hiểu biết về nồng độ cồn và hiểu biết nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông ứng với yếu tố rủi ro là tốc độ. Đây là những câu hỏi nhằm đánh giá kiến thức của giáo viên phục vụ công tác giảng dạy. Kết quả : 74,5% giáo viên trả lời sai về rủi ro gặp va chạm và TNGT khi sử dụng rượu, bia; 68,1% giáo viên trả lời sai về nồng độ cồn; 70,2% giáo

[14] Hà Giang, Thái Nguyên, Hà Nội, Hưng Yên, Nghệ An, Đà Nẵng, Gia Lai, Đồng Nai, TP.HCM, Cần Thơ

viên trả lời sai về tốc độ và nguy cơ xảy ra tai nạn. Điều này cũng cho thấy việc bồi dưỡng kiến thức sư phạm cho giáo viên là cần thiết và cấp bách.

Về nội dung chương trình giảng dạy:

Đối với lái xe mô tô: về nội dung giảng dạy cho thấy có 85,1% giáo viên cho rằng nội dung lý thuyết và 89,4% nội dung thực hành đã đáp ứng theo yêu cầu thực tế. Về thời lượng chương trình giảng dạy đa phần giáo viên cho rằng vừa đủ với 87,2% là lý thuyết và 89,4% thực hành đối với hạng A1. Theo ý kiến của học viên nam 63,8% lý thuyết và 70,9% thực hành là vừa đủ; học viên nữ 74% lý thuyết và 75,7% thực hành là vừa đủ. Khảo sát đánh giá mức độ nội dung lý thuyết và thực hành có đáp ứng yêu cầu thực tế hay không theo ý kiến của học viên cho thấy đến 75-87% cho lý thuyết đã đáp ứng và 70-93% thực hành đã đáp ứng.

Nhìn chung, xét về nội dung đào tạo nâng cao ý thức chấp hành Luật giao thông đường bộ và xử lý tình huống giao thông còn khá đơn giản (thậm chí trích các nguyên tắc xử lý sa hình của phần lái xe ô tô…). Thiếu các kỹ năng xử lý tình huống tham gia giao thông đường đèo, khuất tầm nhìn, triều cường, ùn tắc … theo thực tế. Các kỹ năng nhận biết điểm mù phương tiện ô tô để tránh, kỹ năng dự báo các tình huống nguy hiểm…Xét theo những yêu cầu về kiến thức, kỹ năng và hành vi của người điều khiển mô tô thì nội dung giáo trình chưa đáp ứng đòi hỏi thực tế. Mặc dù, theo đánh giá của các Sở GTVT hay các cơ sở đào tạo là đã đáp ứng hoặc giáo viên đánh giá đáp ứng được 85-90%. Những nội dung nhận biết rủi ro hay dự báo tình huống nguy hiểm hoặc nhận biết điểm mù chưa được đề cập. Trong khi đó theo đánh giá nguyên nhân TNGT ở phần lỗi chuyển hướng không quan sát có liên quan đến việc thiếu kiến thức nhận biết điểm mù phương tiện ô tô của người điều khiển mô tô. Về thời gian dạy lý thuyết và thực hành cơ bản đáp ứng, tuy nhiên phần Luật GTĐB và biển báo nên cho học viên tự nghiên cứu. Các kỹ năng điều khiển phương tiện an toàn cần thiết phải được học tại các cơ sở đào tạo.

Đối với lái xe ô tô: về nội dung giảng dạy cho thấy có 85,1% giáo viên cho rằng nội dung lý thuyết và 89,4% nội dung thực hành đã đáp ứng theo yêu cầu thực tế. Nhóm nghiên cứu khảo sát các cán bộ công tác tại các Sở Giao thông vận tải các tỉnh, đánh giá tổng thể về bộ giáo trình hiện tại cho thấy 88,9% cán bộ cho đáp ứng yêu cầu; 11,1% cán bộ cho rằng cơ bản đạt yêu cầu nhưng một số môn còn lan man, nặng về lý thuyết, chương đào tạo hiện nay đang thiếu mục tiêu đào tạo và quy định về chuẩn đầu ra theo giáo dục dạy nghề. Tiến hành phân tích cụ thể các ý kiến của các cán bộ quản lý về từng môn học cho thấy:

- Môn Pháp luật giao thông đường bộ: nên cho học viên kết hợp học ở nhà và cơ sở đào tạo.

- Môn Cấu tạo và sửa chữa thông thường: nên giảm nội dung và thời gian học.

- Môn Nghiệp vụ vận tải : nên tách cho đối tượng lái xe thương mại.

- Môn Đạo đức người lái xe và hoá giao thông: môn này nhiều nội dung không cần thiết, thay đổi tên môn học bằng "Môn văn hoá ứng xử của lái xe".

- Môn Kỹ thuật lái xe: nên quy định bài học lái xe trên đường cao tốc thành chương trình bắt buộc khi đào tạo, tổ chức thực hành trên đường cao tốc. Một số bài dạy lý thuyết nhưng không có điều kiện để thực hành: lái xe địa hình miền núi (các tỉnh đồng bằng), lái xe trên đường cao tốc. Xét theo những yêu cầu về kiến thức, kỹ năng và hành vi của người điều khiển ô tô thì nội dung giáo trình chưa đáp ứng đòi hỏi thực tế. Thiếu các nội dung dạy kỹ năng dự báo tình huống nguy hiểm, phòng tránh các tình huống giao thông (lựa chọn thời gian, phương tiện …).

Khảo sát người có GPLX ô tô tại 06 vùng trong cả nước về đánh giá thời gian chương trình đào tạo GPLX ô tô nói chung, kết quả khảo sát cho thấy: Phần lớn người khảo sát đánh giá thời gian học lý thuyết mức "phù hợp" (từ 71,4% đến 88%). Thời gian học thực hành được đánh giá ở mức "phù hợp" (từ 73,3% đến 87,3%).

Khảo sát người có GPLX đánh giá chương trình đào tạo lái xe ô tô hiện tại có đáp ứng yêu cầu thực tế hay không, kết quả cho thấy đa phần đánh giá nội lý thuyết và thực hành đã đáp ứng yêu cầu thực tế. Tuy nhiên vẫn có 13,5% người có GPLX hạng B2 đánh giá lý thuyết "chưa đáp ứng đủ" và 20% người có GPLX hạng B1 và B2 đánh giá thực hành "chưa đáp ứng đủ".

Học phí chưa đáp ứng yêu cầu. Hiện nay, mức học phí dao động từ 4,5 triệu đến 7 triệu (đối với học bằng B2). Theo đánh giá của các cơ sở đào tạo, để đáp ứng đầy đủ các nội dung đào tạo theo quy định, kinh phí phải vào khoảng 12-13 triệu đồng.

Nhìn chung, công tác đào tạo còn theo hướng đào tạo để qua sát hạch. Chưa có ma trận mục tiêu đào tạo nên việc định hướng các nội dung và phương pháp đào tạo còn hạn chế.

1.7.5. Công tác sát hạch và cấp GPLX

Về cơ sở vật chất, trang thiết bị: Khảo sát các cơ sở đào tạo và sát hạch tại tỉnh được lựa chọn về tuyến đường được cấp phép sát hạch cho thấy đa phân đều đáp ứng cac yêu cầu như quy định. Tuy nhiên mới chỉ có 40% tuyến đường sát hạch khảo sát đạt được yêu cầu tiêu chí có đoạn đường hẹp. Các tình huống còn khá đơn giản, chiều dài ngắn. Cơ bản chưa đáp ứng đòi hỏi thực tế hiện nay.

Về nội dung sát hạch lái mô tô:

Khảo sát từ giáo viên cho thấy ý kiến của họ về mức độ sát hạch lý thuyết và thực hành hiện nay chủ yếu ở mức trung bình với 68,1% lý thuyết và 61,7% thực hành; ở mức độ khó với 29,8% lý thuyết và 34,0% thực hành. Khảo sát học viên, về cơ bản cho rằng sát hạch lý thuyết và thực hành ở mức trung bình với tỷ lệ 67-80%.

Bộ 150 câu hỏi dùng sát hạch cấp giấp phép lái xe mô tô hạng A1 có 34 câu có cấu trúc đúng với loại câu hỏi trắc nghiệm nhiều lựa chọn, nghĩa là có ít nhất 4 phương án chọn và duy nhất một đáp án (chiếm 22.7 %). 116 câu còn lại sai theo thể thức câu trắc nghiệm. Thậm chí, có 14 câu chỉ có 2 phương án lựa chọn và cũng chính là 2 đáp án, hoàn toàn không có phương án nhiễu.

Một số câu hỏi trong đó các phương án lựa chọn theo kiểu phương án lựa chọn như là "Cả hai ý trên", "Cả ba ý trên" "Tất cả các ý trên" hoặc "Cả ba biển". Đây không phải phương án gây nhiễu đối với một câu hỏi trắc nghiệm. Vì vậy 22 câu hỏi có các phương án lựa chọn này phải giảm bớt đi một lựa chọn nữa. Đồng thời, việc sử dụng các phương án lựa chọn như vậy cho thấy việc biên soạn bộ câu hỏi này vẫn còn nhiều bất cập.

Phân tích về độ khó của câu hỏi theo thang đo cấp độ tư duy Bloom: Phân tích cho thấy có 127 câu ở cấp độ thấp nhất là "biết" (chỉ cần biết là trả lời đúng) chiếm 84.6 % (trong đó có thể đánh giá 49% câu học vẹt), có 16 câu ở cấp độ "thông hiểu" chiếm 10.7 %, có 7 câu ở cấp độ "vận dụng" chiếm 4.7 %, không có câu ở cấp độ "phân tích". Có nghĩa là ở phần lớn đề thi, người học chỉ cần "biết" là sát hạch đạt. Thông thường, với một đề thi trắc nghiệm, có khoảng 30 – 50 % câu hỏi "biết", 30 – 50 % câu hỏi "thông hiểu" và 10 – 20 % câu hỏi "vận dụng" và "phân tích". Mặt khác, để chấp hành pháp luật giao thông đường bộ thì cần phải "thông hiểu" và "vận dụng" nhiều hơn là "biết". Đối với việc chấp hành pháp luật giao thông đường bộ thì từ cấp độ "biết, hiểu" để "vận dụng" vào thực tế khi tham gia giao thông.

Một số nội dung không hoặc ít liên quan đến người lái xe nói chung hoặc lái xe mô tô nói riêng lại được đưa vào bộ câu hỏi.

Sát hạch lái ô tô:

Khảo sát những người đã có GPLX các hạng về nội dung đánh giá mức độ sát hạch hiện nay. Kết quả : 63-71% cho rằng sát hạch lý thuyết trung bình, 18-25% là khó; 63-70% cho rằng sát hạch thực hành trung bình, 18-23% là khó.

Hiện nay bắt đầu thực hiện bộ câu hỏi sát hạch với 600 câu hỏi đã có nhiều cải tiến. Đối với bộ 450 câu hỏi cũ dùng cho sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ trước đây: Cũng tương tự như bộ câu hỏi sát hạch xe mô tô hạng A1 và A2, một số câu hỏi trong đó các phương án lựa chọn lại có kiểu phương án bao gồm các phương án khác, như là "Cả hai ý trên", "Cả ba ý trên" "Tất cả các ý trên" hoặc "Cả ba biển", "cả

hai biển" (mỗi câu hỏi dùng 2 hoặc 3 biển báo). Ở đây không có phương án gây nhiễu đối với một câu hỏi trắc nghiệm. Đối với câu hỏi về văn hóa giao thông: có 25 câu từ câu 176 đến câu 200 trong đó một số câu giống như khẩu hiệu tuyên truyền và thiếu tính thực tế như câu 177 và câu 184.

Nhóm nghiên cứu tiến hành phân tích độ khó của bộ 450 câu sát hạch theo thang cấp độ tư duy Bloom đang được ứng dụng rộng rãi trong việc lĩnh vực giáo dục nhằm mục đích đánh giá quá rình học tập của người học thông qua các câu hỏi, bài tập. Đối với sát hạch GPLX là các câu hỏi trắc nghiệm. Kết quả phân tích cụ thể cho thấy có đên 355 câu ở mức "nhớ và hiểu" chiếm tỷ lệ 78,9% (trong đó có thể đánh giá 44% câu học vẹt); 21,1% câu ở mức "Vận dụng"; không có câu nào ở ba mức còn lại thì bộ câu hỏi sát hạch này không phải ở mức độ khó. Thông thường, với một đề thi trắc nghiệm, có khoảng 30 – 50 % câu hỏi "biết", 30 – 50 % câu hỏi "thông hiểu" và 10 – 20 % câu hỏi "vận dụng" và "phân tích". Đối với việc chấp hành pháp luật giao thông đường bộ thì cần phải "thông hiểu" và "vận dụng" nhiều hơn là "biết". Bởi tương ứng với cấp độ tư duy "biết" chỉ mới là thái độ "đáp ứng" chứ chưa phải "thừa nhận" hay "tôn trọng" để tự giác chấp hành. Từ phân tích trên thì có thể thấy bộ sát hạch câu hỏi 450 câu không phải là cấp độ khó mà chỉ cần người học học nghiêm túc là có thể vượt qua.

Bộ câu hỏi trắc nghiệm dùng cho sát hạch lái xe còn khá nhiều bất cập về cả thể thức lẫn nội dung. Những bất cập này không những chưa phù hợp trong việc đánh giá kết quả, mà còn gây thêm khó khăn cho cả giáo viên và người học trong tiến trình học tập.

Từ ngày 01/8/2020, Bộ GTVT chính thức áp dụng bộ đề thi 600 câu hỏi vào kỳ thi sát hạch giấy phép lái xe, gồm nhiều nội dung mà người học lái xe được trang bị như: đạo đức người lái xe, kỹ năng xử lý tình huống và các hệ thống biển báo hiệu, cấu tạo và sửa chữa xe. Đây là một trong số các quy định Thông tư số 38/2019/TT-BGTVT ngày 8/10/2019 sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15/4/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ. Nhìn chung, bộ 600 câu hỏi sát hạch đã được cải thiện đáng kể. Tuy nhiên, do mới được thực hiện trong thời gian rất ngắn nên chưa đánh giá được hiệu quả cũng như những hạn chế có thể có.

1.7.6. Ứng dụng KHCN trong quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện

Ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác quản lý nhà nước về phương tiện và người điều khiển phương tiện đã được thực hiện trong vài năm trở lại đây ở các mức độ khác nhau và đã phát huy được hiệu quả rõ rệt. Đối với các phương tiện kinh doanh vận tải hàng hoá và hành khách thì ứng dụng công nghệ quản lý thông qua các thiết bị giám

sát hành trình và phần mềm giám sát vận tải của Bộ GTVT. Quản lý phương tiện đăng ký và tái đăng ký, phần mềm quản lý truy tìm xe vật chứng (SAMS) đang được Bộ Công an sử dụng. Đối với các phương tiện cơ giới đường bộ đang lưu hành, Cục Đăng kiểm đã ứng dụng KHCN trong công tác đăng kiểm định kỳ đối với phương tiện ô tô. Ngoài ra, đối với các phương tiện cơ giới tham gia giao thông tại một số thành phố lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh được quản lý thông qua hệ thống camera giám sát giao thông (một phần của hệ thống giao thông thông minh ITS).

Đối với phương tiện xe buýt tại Tp Hà Nội đã lắp đặt trên tất cả các xe hệ thống thiết bị giám sát hành trình, truyền dữ liệu tình trạng hoạt động của xe về Trung tâm điều hành; riêng tuyến buýt nhanh BRT còn được kết nối thông tin hình ảnh trên xe và hình ảnh các ca-mê-ra lắp đặt dọc hành lang tuyến. Tại Trung tâm điều hành, các thông tin về vị trí của xe, vận hành, tình trạng ùn tắc giao thông được phần mềm phân tích giúp nhân viên đưa ra các quyết định tối ưu, bảo đảm chất lượng dịch vụ. Phần mềm tìm kiếm xe buýt - Bus WebGPS giúp hành khách dễ dàng lựa chọn hành trình, xác định điểm đón, chờ xe và thời gian xe đến. Phần mềm có tính năng tự động nhắc hành khách khi xe buýt sắp tới điểm dừng, nhắc báo điểm chuyển tuyến hoặc điểm xuống xe giúp hành khách không bị bỏ lỡ, xuống nhầm điểm dừng…

Kết quả đạt được và những tồn tại, hạn chế

a) Kết quả đạt được

- Bộ GTVT và Bộ Công an đã sửa đổi, ban hành nhiều văn bản QPPL về công tác đăng kiểm, kiểm định, đăng ký quản lý phương tiện đầy đủ và kịp thời trong đó chú trọng vào quản lý phương tiện vận tải hành khách, hàng hóa thông qua thiết bị giám sát hành trình.

- Đã và đang tiến hành xây dựng trung tâm thử nghiệm xe cơ giới.

- Ban hành Quy chuẩn Quốc gia về phương tiện ô tô khách để người khuyết tật tiếp cập sử dụng.

- Công tác đào, và sát hạch đã được sửa đổi phù hợp với tình hình thực tế qua đó từng bước nâng cao được chất lượng đào tạo và sát hạch GPLX như sửa đổi bộ câu hỏi sát hạch, thay đổi quy trình sát hạch thực hành đã được thực hiện nghiêm túc qua hệ thống chấm điểm tự động.

- Tiêu chuẩn về độ ngũ giáo viên được nâng cao để phù hợp hơn với quy định của Bộ LĐTB&XH.

c) Tồn tại, hạn chế

- Phương tiện ô tô niên hạn sử dụng sẽ được thu hồi giấy chứng nhận đăng ký xe, biển số xe theo quy định tại Thông tư số 15/2014/TT-BCA. Tuy nhiên, thực tế, quá trình

phát hiện, xử lý các phương tiện này gặp nhiều khó khăn. Chủ phương tiện, người điều khiển phương tiện luôn chủ động trốn tránh kiểm tra, kiểm soát của lực lượng CSGT, đưa xe hết niên hạn sử dụng hoạt động trên địa bàn các huyện miền núi, nông thôn, khu vực biên giới... Đây là những địa bàn mà các cơ quan chức năng không có đủ điều kiện về lực lượng, phương tiện để tuần tra kiểm soát, phát hiện và xử lý triệt để các phương tiện vi phạm này.

- Quy định về bắt buộc phải đăng ký xe máy điện trong Luật GTĐB 2008 và có hiệu lực từ 1/7/2009. Hiện nay quy định mới nhất trong Thông tư 15/2014/TT-BCA ngày 4/4/2014 quy định về việc đăng ký, cấp biển số xe máy điện. Tuy nhiên việc quản lý, xử phạt phương tiện chưa đăng ký chưa được quan tâm đúng mức.

- Một số quy định ưu tiên về tiêu chuẩn an toàn phương tiện theo quy định của LHQ và của Liên Minh Châu Âu vẫn chưa được thực hiện.

- Vẫn còn tình trạng tiêu cực trong sát hạch như chống trượt/bao đậu lý thuyết.

- Tình trạng tiêu cực trong công tác đào tạo lý thuyết như đào tạo không đủ thời gian theo quy định, cá biệt có trung tâm còn không đào tạo lý thuyết theo quy định.

- Hệ thống phân loại giấy phép lái xe chưa theo Công ước giao thông đường bộ Viên 1968; việc cấp đổi giấy phép lái xe chưa gắn với trách nhiệm bảo đảm an toàn giao thông của người lái; quy định thời gian nâng hạng còn bất cập; công tác đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe tuy đã được cải thiện đáng kể nhưng vẫn tồn tại một số bất cập cần cải thiện.

1.8. Công tác cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế

1.8.1. Cứu hộ, cứu nạn GTĐB

Trong thời gian qua, hoạt động cứu hộ giao thông đường bộ đã có những đóng góp tích cực trong việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông, giải quyết những sự cố tai nạn giao thông. Hiện nay, số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cứu hộ giao thông đường bộ trên cả nước ngày càng gia tăng với khoảng 100 doanh nghiệp hoạt động ở 63 tỉnh, thành phố.

Tuy nhiên trong quá trình hoạt động các doanh nghiệp nhận thấy còn nhiều khó khăn do chưa có đủ các quy định của pháp luật điều chỉnh trong hoạt động nghiệp vụ này và trình độ quản lý của các doanh nghiệp còn hạn chế, chủ yếu làm theo kinh nghiệm, thông tin kết nối giữa doanh nghiệp và khách hàng cũng còn ít…

Với mục đích nâng cao hiệu quả công tác cứu hộ giao thông đường bộ tại Việt Nam, Hội An toàn giao thông Việt Nam đã ký quyết định thành lập Chi hội Cứu hộ giao thông đường bộ, trực thuộc Hội An toàn giao thông Việt Nam vào tháng 06/2017. Chi hội Cứu hộ giao thông đường bộ sẽ là tổ chức kết nối hỗ trợ các doanh nghiệp trong phát

triển nghề nghiệp, nghiên cứu, ứng dụng phổ biến tiến bộ khoa học công nghệ trong hoạt động cứu hộ giao thông đường bộ, góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên cả nước.

Ngày 18/7/2017, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 83/NĐ-CP ngày 18/7/2017 quy định về công tác cứu nạn cứu hộ của lực lượng Phòng cháy, chữa cháy; ngày 05/3/2018 Bộ Công an ban hành Thông tư số 08/2018 quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 83/2017 về công tác CNCH của lực lượng PCCC. Theo đó, lực lượng PCCC thực hiện công tác CNCH đối với các sự cố tai nạn gồm: Sự cố tai nạn cháy; tai nạn nổ; tai nạn sập, đổ nhà, công trình, thiết bị, máy móc, cây cối; tai nạn sạt lở đất, đá; tai nạn có người bị mắc kẹt trong nhà, công trình, trên cao, dưới sâu, trong thiết bị, trong hang, hầm, công trình ngầm; tai nạn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa khi có yêu cầu... Ngành Công an có trường Đại học Phòng cháy chữa cháy với 3 cơ sở đào tạo thường xuyên, hàng năm tuyển sinh 1.200 học viên, trong đó, mỗi năm có hàng trăm học viên học tại khoa Cứu nạn, cứu hộ.

1.8.2. Cấp cứu y tế TNGTĐB

Cấp cứu y tế là hoạt động nhằm can thiệp nhanh, kịp thời để cứu sống, hồi phục chức năng sống, hạn chế di chứng lâu dài cho nạn nhân. Tổ chức tốt công tác cấp cứu TNGT là việc rất cần thiết, giảm chi phí và gánh nặng cho gia đình và xã hội. Khả năng đáp ứng cấp cứu thể hiện sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật, sự phát triển của hệ thống y tế.

Bộ Y tế với trách nhiệm cấp cứu và xử trí sau tai nạn giao thông, đã đề xuất với Chính phủ xây dựng kế hoạch Hành động Quốc gia về An toàn giao thông; củng cố hệ thống cấp cứu và xây dựng Đề án cấp cứu an toàn giao thông trên đường cao tốc của Việt Nam (Quyết định số 1203/QĐ-TTg ngày 19/7/2013 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Đề án tổ chức cấp cứu tai nạn giao thông trên mạng đường bộ cao tốc đến năm 2020); Theo đó, hệ thống này đã củng cố các cơ sở cấp cứu, các trạm cấp cứu ban đầu, trung tâm 115 ở các tỉnh, các khoa cấp cứu ở các bệnh viện trong cả nước. Tuy nhiên, ở nước ta hiện chỉ có 36/63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trung tâm cấp cứu 115, trong đó, 11 tỉnh, thành phố có trung tâm cấp cứu 115 công lập, 18 bệnh viện đa khoa tỉnh có tổ cấp cứu 115, 7 tỉnh có trung tâm cấp cứu tư nhân 115. Mạng lưới tình nguyện viên (tình nguyện viên chữ thập đỏ, cựu chiến binh…), nhân viên y tế cơ sở chưa được đào tạo về cấp cứu tai nạn, thương tích, không được trang bị dụng cụ và trang thiết bị cần thiết. Ngoài ra, nhiều người tham gia cấp cứu ban đầu còn e ngại khi cấp cứu vì sợ phiền phức với cơ quan luật pháp và thân nhân người bị thương.

Bộ Y tế cũng đã ban hành Thông tư số 49/2016/TT-BYT quy định về tổ chức và hoạt động cấp cứu tai nạn giao thông trên đường bộ cao tốc, có hiệu lực từ ngày

1/3/2017. Theo đó, tối thiểu 50km đường bộ cao tốc phải có một trạm cấp cứu được tổ chức ghép trong các Trạm y tế xã/phường, Trung tâm y tế quận/huyện có chức năng khám, chữa bệnh, Trung tâm cấp cứu 115, Bệnh viện nhà nước và Bệnh viện tư nhân. Các trạm này luôn duy trì trực 24/24h, bảo đảm cứu hộ, cứu nạn trong khoảng thời gian 30 phút. Nhằm cung cấp những hiểu biết và kỹ năng sơ cấp cấp cứu cơ bản cho cán bộ y tế cơ sở, tình nguyện viên, để xử trí ban đầu cho nạn nhân tại hiên trường xảy ra tai nạn giao thông đường bộ, Cục Quản lý Khám, chữa bệnh – Bộ Y tế cho biên soạn cuốn tài liệu: "Hướng dẫn cấp cứu cơ bản tai nạn giao thông đường bộ", nhằm trang bị những hiểu biết và kỹ năng cơ bản trong sơ cấp cứu ban đầu khi tiếp cận với hiện trường và nạn nhân một vụ tai nạn giao thông, để hạn chế tử vong và thương tật cho nạn nhân. Tài liệu được lựa chọn các chủ đề cơ bản nhất cần biết trong sơ cấp cứu ban đầu khi tiếp cận với nạn nhân ở hiện trường một vụ tai nạn giao thông và mang tính thực hành cao.

Bộ Y tế đã phối hợp với Ủy ban ATGT Quốc gia triển khai nhiều khóa tập huấn cấp cứu ban đầu cho những người tham gia giao thông như cảnh sát giao thông, lái xe, người đang học lái xe; phối hợp với các tổ chức như Hội chữ thập đỏ triển khai hệ thống cấp cứu ban đầu tại các trạm y tế và các cơ sở chữ thập đỏ; xuất bản các cuốn sách về ATGT, tài liệu truyền thông về cấp cứu ATGT và đặc biệt là hướng dẫn đánh giá chấn thương, tai nạn thương tích qua các số liệu hệ thống các bệnh viện làm căn cứ đánh giá và đề xuất các can thiệp trong cộng đồng cũng như các cơ sở khám chữa bệnh.

Cục y tế GTVT cũng chỉ đạo các đơn vị khám chữa bệnh, Trung tâm Dạy nghề y tế giao thông phối hợp Tổng cục Đường bộ VN, Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam, sở GTVT các địa phương, trung tâm đào tạo sát hạch lái xe tiếp tục tổ chức tập huấn kỹ năng sơ cấp cứu chấn thương do TNGT cho cán bộ thuộc các lực lượng thanh tra giao thông, tuần đường, tuần kiểm, cán bộ tại các đơn vị vận hành khai thác và bảo trì đường cao tốc, giáo viên các trường đào tạo lái xe, đội ngũ lái xe kinh doanh vận tải

Để nâng cao hiệu quả công tác sơ cấp cứu khi xảy ra TNGT, Ủy ban ATGT Quốc gia đã cấp kinh phí đào tạo sơ, cấp cứu cho giáo viên dạy lái xe ở cả 3 miền Bắc, Trung, Nam. Đây là những cán bộ nòng cốt, do đó chương trình đào tạo hướng đến 2 mục tiêu là hình thành đội ngũ tiên phong tham gia sơ cấp cứu TNGT, những giáo viên này là người trực tiếp tham gia công tác giảng dạy, truyền đạt nội dung sơ, cấp cứu cho học viên lái xe tại trường. Giai đoạn 2014 - 2018, Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục Y tế GTVT phối hợp các đơn vị trong ngành đào tạo cho đối tượng trực tiếp tham gia giao thông trên đường bộ ở 3 miền Bắc, Trung, Nam cấp giấy chứng nhận được 874 học viên, thời gian đào tạo 3 ngày với nội dung đào tạo như trên.

Hội Chữ thập đỏ Việt Nam Sơ cấp cứu ban đầu là một trong những hoạt động truyền thống của Hội Chữ thập đỏ Việt Nam và là một trong những hoạt động trọng tâm,

chiến lược của Hội. Với hệ thống bốn cấp từ trung ương đến cơ sở và mạng lưới tình nguyện viên rộng khắp 63 tỉnh, thành phố, các hoạt động sơ cấp cứu dựa vào cộng đồng của Hội Chữ thập đỏ Việt Nam đã góp phần hạn chế tỷ lệ chết do tai nạn thương tích gây ra, trong đó có một phần không nhỏ TNGT đường bộ. Toàn Hội có hơn 400 trạm, điểm sơ cấp cứu Chữ thập đỏ được ngành y tế cấp phép hoạt động, các trạm, điểm sơ cấp cứu chủ yếu đặt tại các điểm đen về tai nạn giao thông, các vùng trọng điểm về thiên tai, bão lũ, thảm họa hỗ trợ sơ cứu cho những người bị thương, giảm thiểu tử vong và di chứng do tai nạn thương tích gây ra. Trung bình mỗi năm trang bị kiến thức và kỹ năng sơ cấp cứu cho khoảng 100.000 người. Hoạt động đào tạo và phát triển mạng lưới tập huấn viên, hướng dẫn viên và tình nguyện viên sơ cấp cứu trong hệ thống Hội được chú trọng, trung bình mỗi tỉnh, thành phố Hội có từ 3 đến 4 Tập huấn viên sơ cấp cứu. Hiện toàn Hội có 10 Trung tâm/cơ sở huấn luyện sơ cấp cứu Chữ thập đỏ.

1.8.3. Ứng dụng KHCN trong công tác cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế

a) Ứng dụng KHCN trong công tác cứu hộ, cứu nạn

Nhận thấy sự cần thiết trong việc hỗ trợ người dùng cứu hộ giao thông hiện nay, Công ty Hanel đã cho ra đời ứng dụng công nghệ gọi xe cứu hộ để phần nào giúp cho việc tìm kiếm, di chuyển của người dùng cũng như xe cứu hộ sẽ tìm thấy nhau dễ dàng hơn. Ứng dụng cứu hộ giao thông được xem là giải pháp công nghệ thông minh, là trợ thủ đắc lực cho công tác cứu hộ giao thông. Ứng dụng này cũng giống như của uber và grab, giúp chủ phương tiện cần cứu hộ tìm kiếm được đơn vị xe cứu hộ gần nhất với mình và đưa ra sự lựa chọn đối với việc cứu hộ chiếc xe.

Ứng dụng cứu hộ được phát triển dựa trên nền tảng di động và hệ thống định vị GPS để tương tác và xác nhận vị trí. Ứng dụng sẽ liên kết với các trung tâm cứu hộ hoặc xưởng sửa chữa sẽ được người dùng đánh giá. Dần dần tiến đến việc mở rộng tới các điểm dịch vụ khác như trạm xăng, trạm dừng nghỉ,… Người quản lý đơn vị cứu hộ cũng có thể theo dõi các thông tin về vụ việc, tiến trình cứu hộ.

Ưu điểm của ứng dụng là giúp tài xế xe cứu hộ có thể biết được chính xác vị trí chiếc xe gặp nạn và chủ xe có thể theo dõi được chiếc xe của mình đang được vận chuyển đến vị trí nào, đến đâu mà không cần phải đi theo xe. Với hệ thống đánh giá sao cho chất lượng cứu hộ, chấm điểm cho doanh nghiệp cứu hộ sẽ giúp các doanh nghiệp cứu hộ ngày càng nâng cao chất lượng, hiệu quả của công tác cứu hộ.

b) Ứng dụng KHCN trong công tác cấp cứu y tế

Ngày 18/10/2019, Bộ trưởng Y tế đã ban hành Quyết định số 4888/QĐ-BYT phê duyệt Đề án ứng dụng và phát triển công nghệ thông tin y tế thông minh giai đoạn 2019 - 2025. Đề án này được kỳ vọng đưa công nghệ thông tin y tế thông minh trong toàn ngành y tế có bước phát triển mới, bắt nhịp với chuyển đổi số của thế giới.

Thời gian qua, việc ứng dụng CNTT y tế ở các đơn vị, địa phương đã có bước phát triển mạnh mẽ. Một số thành tựu nổi bật như: 100% các bệnh viện trên toàn quốc đã triển khai hệ thống thông tin bệnh viện, công nghệ thông tin đã được ứng dụng rộng rãi trong khám, chữa bệnh, đón tiếp người bệnh, bước đầu một số bệnh viện đã ứng dụng bệnh án điện tử, bệnh viện không giấy tờ, bệnh viện không phim...Đây cũng là nền tảng để triển khai thanh toán điện tử đối với các dịch vụ hành chính công, thanh toán viện phí và học phí thông qua thanh toán điện tử.

Để đảm bảo thống nhất quản lý hoạt động ứng dụng và triển khai CNTT trong hoạt động của các cơ quan, đơn vị sự nghiệp, ngành y tế đã sớm thành lập Cục CNTT từ năm 2012. Các đơn vị trong ngành y tế, các bệnh viện đều hình thành tổ chức chuyên trách CNTT, cán bộ phụ trách về ứng dụng CNTT và dành kinh phí cho đào tạo, ứng dụng CNTT. Bên cạnh đó, Bộ Y tế đã chủ động xây dựng hành lang pháp lý nhằm đảm bảo hệ thống pháp lý về ứng dụng CNTT trong ngành y tế được xuyên suốt, chặt chẽ như: Thông tư quy định về hoạt động y tế trên môi trường mạng; Thông tư về hoạt động y tế từ xa; Thông tư quy định Bộ tiêu chí ứng dụng công nghệ thông tin trong các cơ sở khám, chữa bệnh …

Ngành y tế thành phố HCM đã triển khai nhiều ứng dụng thông minh như: Trung tâm điều hành cấp cứu thông minh của Trung tâm cấp cứu 115 TP điều phối các trạm cấp cứu vệ tinh bằng hệ thống điều phối cấp cứu thông minh.

Hệ thống điều hành cấp cứu thông minh được triển khai thử nghiệm sử dụng bản đồ số GIS kết hợp GPS, cung cấp thông tin về tình trạng giao thông của tuyến đường xe cứu thương sẽ sử dụng và dự báo được thời gian xe cứu thương sẽ tới địa chỉ cần cấp cứu. Hệ điều hành được xây dựng trên nền tảng web giúp đảm bảo tính tương thích các hệ điều hành khác nhau. Hệ thống điều hành giúp ê-kíp tiếp nhận lệnh xuất xe với đầy đủ thông tin được cập nhật kịp thời, ngoài ra, nhân viên cấp cứu có thể liên lạc vơi bệnh nhân nhanh chóng và cũng có thể phản hồi thông tin về trung tâm khi cần sự trợ giúp. Hệ thống điều hành cho phép kết xuất thông tin ngay lập tức theo thời gian thực (real time) thay vì phải chờ tổng kết báo cáo bằng giấy như trước đây.

Với những tiện ích trên qua thử nghiệm hệ điều hành thông minh đã cho thấy các bác sĩ và chuyên viên cấp cứu của Trung tâm Cấp cứu 115 và các trạm vệ tinh sẽ chủ động hơn trong công tác cấp cứu, hoạt động hiệu quả trong kết nối đa chiều, chắc chắn sẽ giúp ích cho người dân tốt hơn trong công tác cấp cứu ngoài bệnh viện.

Kết quả đạt được và những tồn tại hạn chế

a) Kết quả đạt được

Về công tác cứu hộ, cứu nạn giao thông đường bộ, tại tất cả 63 tỉnh, thành phố, đều có đơn vị Cảnh sát PCCC và Cứu hộ, cứu nạn… Riêng tại TP HCM, Hà Nội, Hải

Phòng đều có Phòng cứu nạn, cứu hộ. Cán bộ chiến sĩ của lực lượng Cảnh sát PCCC và CNCH được đào tạo bài bản, huấn luyện thường xuyên và tổ chức lực lượng, phương tiện thường trực, tiếp nhận thông tin báo sự cố, tai nạn trực 24h/24h để triển khai xử lý, ứng phó trong mọi tình huống.

Tại kỳ họp 68 của WHO khu vực Tây Thái Bình Dương, Việt Nam là một trong 4 quốc gia cùng với Australia, Trung Quốc và Fiji được chọn là những quốc gia nhiều kinh nghiệm trong tổ chức cấp cứu tai nạn giao thông đường bộ, có những đóng góp tích cực cho Tổ chức Y tế thế giới trong thực hiện Kế hoạch hành động cải thiện các chỉ số An toàn Giao thông. Có được thành tích đó là do sự quan tâm, chỉ đạo đồng bộ từ Chính phủ, sự phối hợp chặt chẽ của các Bộ, Ngành liên quan, trong đó có sự chỉ đạo công tác cấp cứu an toàn giao thông của Bộ Y tế.

Đã thực hiện tổ chức hệ thống cấp cứu tai nạn giao thông trên mạng đường bộ cao tốc, theo đó, tối thiểu 50km đường bộ cao tốc có một trạm cấp cứu được tổ chức ghép trong các trạm y tế xã/phường, trung tâm y tế quận/huyện có chức năng khám, chữa bệnh, trung tâm cấp cứu 115, bệnh viện nhà nước và bệnh viện tư nhân. Các trạm này luôn duy trì trực 24/24h, bảo đảm tiếp cận trong khoảng thời gian 30 phút; đã xây dựng được hơn 400 trạm, điểm sơ cấp cứu Chữ thập đỏ trên phạm vi cả nước; công tác tập huấn nguồn lực, trang bị kiến thức và kỹ năng sơ cấp cứu đã được đẩy mạnh thực hiện.

b) Tồn tại hạn chế

Hệ thống sơ, cấp cứu TNGT dọc theo các tuyến quốc lộ ở nước ta còn thiếu, năng lực sơ cấp cứu còn yếu. Theo số liệu thống kê từ Sở Y tế các tỉnh, hầu hết dọc các tuyến quốc lộ đều có trạm y tế địa phương. Tuy nhiên các trạm y tế không phải lúc nào cũng nằm gần mặt đường quốc lộ, khoảng cách giữa các trạm không đồng đều, những đoạn đường đi qua khu vực ít dân cư, nhất là các tuyến đường cao tốc mới mở thì hầu như không có trạm y tế.

Hệ thống trung tâm cấp cứu 115 còn hạn chế, hiện có 57% các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có Trung tâm cấp cứu 115.

1.9. TÌNH HÌNH ÙN TẮC GIAO THÔNG TRÊN HỆ THỐNG ĐƯỜNG BỘ

1.9.1. Tình hình ùn tắc giao thông trên hệ thống đường quốc lộ

Trên các tuyến đường bộ nước ta, các loại phương tiện lưu thông hỗn hợp là chủ yếu. Mật độ phương tiện lưu thông lớn, gia tăng nhanh, nhất là khu vực gần đô thị, thành phố như tuyến QL1 đoạn Dầu Giây - TP.Hồ Chí Minh tăng trưởng 34,5%/năm; đoạn Tân An - Mỹ Thuận tăng trưởng 27,2%/năm; đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ tăng trưởng 18,4%; đoạn Bắc Giang - Bắc Ninh tăng trưởng 17%; đoạn Cầu Giẽ - Ninh Bình tăng trưởng 16,8%...

Theo số liệu khảo sát giao thông hàng năm, lưu lượng giao thông tăng dần theo các năm, lưu lượng lớn tại các quốc lộ, hành lang vận tải chính yếu như các quốc lộ 1, 2, 3, 5, 91…, lưu lượng phương tiện khoảng từ 10.000 đến 50.000 PCU/năm, đặc biệt ở những đoạn đô thị hóa gần các thành phố lớn như Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, TP. Hồ Chí Minh, Cần Thơ,... Tỷ lệ tăng bình quân lưu lượng giao giai đoạn 2012 - 2017 khoảng 10% - 30%. Tốc đố tăng trưởng lưu lượng nhanh, cộng với sự gia tăng của các xe có tải trọng lớn là những nguyên nhân gây áp lực đối với các tuyến đường, mất an toàn giao thông và sự xuống cấp nhanh chóng của các hệ thống công trình đường bộ.

Theo tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô và đường bộ cao tốc, lưu lượng xe thiết kế/ ngày đêm đối với cấp đường cao tốc là >25.000 PCU/ngđ; cấp 1 từ 15.000-25.000 PCU/ngđ; cấp II từ 6.000 – 15.000 PCU/ngđ; cấp III từ 3.000 – 6.000 PCU/ngđ; cấp IV từ 500 – 3.000 PCU/ngđ; cấp V từ 200 – 500 PCU/ngđ và cấp VI < 200 PCU/ngđ. Trong khi đó, lưu lượng giao thông thực tế trên một số tuyến quốc lộ đã vượt lưu lượng thiết kế.

Các tuyến thuộc vùng Đông Nam Bộ có lưu lượng giao thông khá cao, đặc biệt là các đoạn tuyến tiếp giáp giữa các tỉnh với Tp.HCM đã trở lên mãn tải như các đoạn tuyến QL1A, QL13, QL22, QL50, QL51... Đây là vùng tập trung nhiều các khu công nghiệp và cảng biển do đó số lượng phương tiện xe tải nặng, do đó mặt đường thường bị hư hỏng nhanh hơn các vùng khác.

Theo số liệu thống kê tại các trạm thu phí cũng cho thấy số lượng lượt phương tiện qua các trạm thu phí cao và ngày càng gia tăng.

Nhìn chung, thời gian qua với việc tập trung phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đã thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, tuy nhiên số lượng phương tiện tăng trưởng nhanh, đặc biệt là phương tiện cá nhân đã làm cho lưu lượng giao thông đã vượt quá năng lực lưu thông của nhiều tuyến, đoạn tuyến đường bộ, đồng thời việc kiểm soát tải trọng xe cũng như sự mất cân bằng giữa các phương thức vận tải, tập trung quá lớn vào vận tải đường bộ cũng là những nguyên nhân tạo sực ép rất lên lên ngành đường bộ.

1.9.2. Tình hình ùn tắc giao thông tại thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh

Năm 2019, các Bộ, ngành, địa phương đã tập trung thực hiện nhiều giải pháp để kéo giảm ùn tắc giao thông trên các trục giao thông chính, trong các đô thị, đặc biệt là tại 02 thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Cả nước xảy ra 88 vụ ùn tắc giao thông kéo dài (giảm 04 vụ so với năm 2018), nguyên nhân do tai nạn giao thông: 61 vụ (chiếm 69,32%), lưu lượng phương tiện tăng cao vào giờ cao điểm: 10 vụ (chiếm 11,36%,), mưa lớn gây sạt lở: 03 vụ (chiếm 3,41%), nguyên nhân khác: 14 vụ (chiếm 15,91%). Ngoài ra, tình hình ùn, ứ giao thông xảy ra khá thường xuyên tại các đoạn

tuyến có các công trình giao thông thi công kéo dài, tổ chức giao thông bất hợp lý; tình trạng vư¬ợt đèn đỏ, đi vào đường cấm, lấn chiếm vỉa hè, lòng đường để kinh doanh, trông giữ phương tiện, đỗ xe trái phép... cũng là nguyên nhân gây ra ùn, ứ giao thông trong các đô thị.

Thành phố Hà Nội:

Năm 2019, trên địa bàn Thành phố Hà Nội có 27 điểm ùn tắc và có nguy cơ ùn tắc giao thông. Hầu hết các điểm ùn tắc giao thông tập trung chủ yếu trong vành đai 3 và các tuyến đường vành đai, các trục hướng tâm.

Các điểm ùn tắc giao thông không chỉ tập trung ở trong khu vực trung tâm mà còn xuất hiện ùn tắc trên các trục cao tốc hướng tâm, đường trên cao, các cửa ngõ ra vào Thành phố. Do đó, công tác quản lý điều hành giao thông cần có điều chỉnh linh hoạt phù hợp với đặc điểm giao thông của từng khu vực trên địa bàn Thành phố nhằm giảm ùn tắc giao thông.

Cũng theo kết quả khảo sát của Viện Chiến lược và Phát triển GTVT tháng 3/2018 tại 21 nút giao thông cho thấy: Về cơ cấu phương tiện trên đường: xe ô tô con chiếm 14,38% về số lượng tuy nhiên lại chiếm dụng 42,18% diện tích mặt đường tại khu vực nút giao thông giờ cao điểm. Tỷ lệ chiếm dụng mặt đường của ô tô, xe máy tại khu vực các nút giao thông xấp xỉ nhau (ô tô chiếm 42,18%, xe máy chiếm 43,62%). Nguyên nhân chiếm dụng mặt đường chủ yếu là ô tô con cá nhân, xe máy: chiếm đến 85,8% diện tích mặt đường.

Theo số liệu tổng hợp từ Sở GTVT Hà Nội, khu vực trong vành đai 3 của thành phố Hà Nội hiện nay là khu vực có mật độ dân cư và mật độ phương tiện lưu thông cao nhất, theo đó số liệu về các điểm ùn tắc trong khu vực này chiếm đến 85% tổng số lượng các điểm ùn tắc trên toàn Thành phố. Ngoài ra, thời gian ùn tắc giao thông tại các điểm ùn tắc giao thông có xu hướng kéo dài. Tình trạng ùn tắc giao thông cục bộ còn xuất hiện bởi các yếu tố khác gây ra như: tai nạn giao thông, mưa bão lũ lụt,…

Theo tính toán của các chuyên gia, với thực tế với hiện trạng phương tiện giao thông đường bộ như trên, nếu xếp 60% số ô tô, xe máy trên hệ thống đường bộ hiện hữu thì đã chiếm 46% diện tích mặt đường; nếu lưu thông trong đô thị với vận tốc 20km/h thì diện tích chiếm dụng mặt đường vượt 134%. Nếu trong Vành đai 3 thì con số này là 127% và 372%.

Các giải pháp thực hiện Nghị quyết 16/2008/NQ-CP về từng bước khắc phục UTGT trên địa bàn thành phố Hà Nội đã được triển khai với các nội dung cụ thể sau:

- Thực hiện quy hoạch mạng lưới các điểm đỗ xe, bãi đỗ xe công cộng trên địa bàn Thành phố đến năm 2020: Tính đến hết năm 2017 đầu tư hoành thành 21 bãi đỗ xe với

tổng diện tích 37,02 ha, 15 bãi đỗ xe đang xây dựng, 59 bãi đỗ xe chấp thuận chủ trương đầu tư;

- Bố trí các điểm dừng trông giữ phương tiện: bố trí 727 điểm trông giữ phương tiện dưới lòng đường, vỉa hè, giải phân cách giữa với tổng diện tích 145.790 m2;

- Đầu tư xây dựng bến xe khách và xe tải: Đưa vào khai thác sử dụng 03/06 bến xe khách và 03/09 bến xe tải;

- Sở GTVT, Công an Thành phố, UBND quận, huyện đã triển khai đồng bộ các biện pháp, giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông với mục tiêu xây dựng Thủ đô "xanh hơn, sạch hơn, đẹp hơn";

- Tổ chức giải tỏa các tụ điểm vi phạm quy định về quản lý lòng đường, hè phố, gây cản trở giao thông; hướng dẫn sắp xếp cả điểm trông giữ phương tiện theo đúng quy định của UBND thành phố.

Mặc dù đạt được những kết quả quan trọng, tuy nhiên vẫn còn một số vấn đề còn tồn tại như sau:

- Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải được quan tâm, tuy nhiên nguồn vốn dành cho đầu tư còn hạn chế, nhiều công trình có trong kế hoạch không được bố trí vốn nên việc triển khai chậm, mạng lưới đường giao thông vẫn chưa hoàn thiện, nhiều tuyến đường vành đai chưa hoàn chỉnh và khép kín; một số tuyến đường trong đô thị, các tuyến đường quốc lộ hướng tâm chưa hoàn thành do đó chưa khai thác hết năng lực thông qua của kết cấu hạ tầng giao thông đã được đầu tư. Diện tích đất dành cho thông còn thấp, mới đạt 8,65% đất xây dựng đô thị.

- Năng lực quản lý, chỉ đạo điều hành, thực hiện dự án của một số chủ đầu tư còn hạn chế; những khó khăn, vướng mắc chưa được giải quyết kịp thời dẫn đến tiến độ thực hiện một số dự án còn bị kéo dài.

- Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành giao thông còn nhiều hạn chế, chưa phát huy hết hiệu quả.

- Mạng lưới vận tải hành khách công cộng được điều chỉnh phù hợp và mở rộng nhưng vẫn còn hạn chế; chất lượng dịch vụ mặc dù đã được cải thiện nhưng vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu, mới chỉ có duy nhất loại hình vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; xe buýt nhanh và đường sắt đô thị vẫn đang trong quá trình xây dựng, chưa hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng.

- Việc triển khai các dự án đầu tư bến, bãi đỗ xe còn chậm. Hệ thống bến, bãi đỗ xe vẫn còn thiếu nhất là các bãi đỗ xe trong khu vực trung tâm, quỹ đất dành cho giao thông tĩnh còn thấp, mạng lưới phân bố bến, bãi đỗ xe còn chưa phù hợp; xuất hiện nhiều điểm đỗ trái phép.

- Việc Xây dựng chung cư cao tầng mật độ trong đô thị còn lớn, mất cân đối giữa quy mô phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội, việc di dời các trường đại học, cao đẳng, bệnh viện... ra các khu quy hoạch của Thành phố còn chậm.

Thành phố Hồ Chí Minh:

Năm 2019, trên địa bàn Thành phố Hồ Chi Minh còn 22 điểm có nguy cơ ùn tắc giao thông, trong đó có 9 điểm có chuyển biến tốt, 7 điểm có chuyển biến nhưng còn phức tạp và 6 điểm không chuyển biến. 06 tháng đầu năm 2019, không xảy ra ùn tắc giao thông trên 30 phút. Tuy nhiên tình trạng ùn ứ vẫn còn xảy ra tại khu vực trung tâm thành phố, tại các địa điểm tổ chức lễ hội, khu vực sân bay, bến xe, nhà ga, các cửa ngõ ra vào thành phố trong các dịp lễ, tết dẫn đến tình trạng phương tiện ùn ứ cục bộ kéo dài, di chuyển chậm (nguồn: Ban ATGT Tp Hồ Chí Minh).

Tình trạng ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng về mức độ và xuất hiện nhiều dạng ùn tắc giao thông:

- Ùn tắc giao thông trong khu vực trung tâm và cửa ngõ do mật độ phương tiện vượt năng lực thiết kế nhiều tuyến đường;

- Ùn tắc giao thông tại các đầu mối vận tải (cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, khu vực cảng Cát Lái,...) do mật độ phương tiện lớn, hạ tầng giao thông còn hạn chế, tổ chức giao thông chưa hợp lý.

Bảng 1.9-1. Tốc độ lưu thông bình quân vào giờ cao điểm tại một số khu vực trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh

TT	Khu vực	Tố độ lưu thông trung bình giờ (km/h)	
		Cao điểm sáng	Cao điểm chiều
1	Trung tâm thành phố	20,7	19,3
2	Cảng hàng không Tân Sơn Nhất	22,3	20,3
3	Cảng biển Cát Lái	30	29

Nguồn: Sở GTVT TPHCM

Ùn tắc giao thông trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh được đánh giá bởi 06 nguyên nhân chính:

- Nhu cầu giao thông lớn và liên tục gia tăng;

- Hệ thống VTHKCC chưa phát triển, mới chỉ có VTHKCC bằng xe buýt, tỷ lệ đảm nhận còn thấp (4,41%) và khối lượng vận chuyển hành khách liên tục suy giảm từ năm 2012;

- Phương tiện gia cá nhân gia tăng nhanh, vượt quá năng lực đáp ứng của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

- Cơ sở hạ tầng giao thông đô thị còn thiếu và chưa hoàn thiện;

- Quy hoạch và phát triển đô thị chưa đồng bộ: phát triển đô thị mất cân đối, chủ yếu tập trung quá cao ở khu vực trung tâm thành phố. Phát triển các khu đô thị, các trung tâm thương mại, cao ốc chưa gắn liền với phát triển giao thông dẫn đến ùn tắc giao thông khi đưa vào khai thác.

Để giải quyết tình hình ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố diễn ra ngày càng nghiêm trọng, Thành phố đã xây dựng danh mục các dự án cần xây dựng giai đoạn 2016-2020, trong đó một số công trình trọng điểm như sau:

- Tại khu vực cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất: Cầu vượt Trường Sơn – Tân Sơn Nhất; hoàn thiện cầu vượt vòng xoay Nguyễn Kiệm – Nguyễn Thái Sơn.

- Tại khu vực cảng biển Cát Lái: Mở rộng đường Đồng Văn Cống, đường Vành đai phía Đông, đường Nguyễn Thị Định, cải tạo nút giao Mỹ Thủy...

- Tại cửa ngõ phía Đông: 02 hầm chui trên đường song hành trục Xa Lộ Hà Nội..

Trong năm 2020, TP.HCM dự kiến xây dựng mới đưa vào sử dụng 81 km đường bộ và 18 cây cầu, đẩy mật độ đường giao thông lên đạt 2,2 km/km², tỷ lệ đất dành cho giao thông đạt 12,2% đất xây dựng đô thị. Tập trung triển khai đẩy nhanh tiến độ các dự án vành đai, các tuyến quốc lộ và cửa ngõ thành phố, cụ thể: dự án cao tốc TP.HCM - Mộc Bài, khép kín Vành đai 2, Vành đai 3, Cao tốc Bến Lức - Long Thành, mở rộng các tuyến quốc lộ trên địa bàn thành phố (quốc lộ 1, 13, 22, 50…), các nút giao thông lớn (Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Hữu Thọ, An Sương, Mỹ Thủy, An Phú…), các công trình khu vực Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, khu vực Cảng Cát Lái, các tuyến đường sắt đô thị, tuyến BRT số 1 và nâng cấp các tuyến đường trục chính...

Sở GTVT đặt mục tiêu năm 2020 sẽ hoàn thành 53 dự án bao gồm nhiều dự án quan trọng, góp phần giảm ùn tắc giao thông, giảm ngập nước như: dự án nâng cấp, mở rộng cầu chữ Y; xây dựng tuyến đường nối từ nút giao thông cầu Bà Chiêm đến Khu công nghiệp Hiệp Phước (giai đoạn 2), huyện Nhà Bè; dự án Cải tạo, nâng cấp, hoàn thiện mặt đường tuyến vành đai phía Đông (đoạn từ nút giao thông Mỹ Thủy đến cầu Rạch Chiếc), quận 2; Xây dựng hầm chui tại nút giao thông An Sương... Tổng mức đầu tư của 53 dự án này là hơn 17.755 tỉ đồng.

1.10. HIỆN TRẠNG VỀ HỆ THỐNG GIAO THÔNG TIẾP CẬN CHO NGƯỜI KHUYẾT TẬT, NGƯỜI CAO TUỔI VÀ TRẺ EM

1.10.1. Các quy định hiện hành để xây dựng, phát triển hệ thống giao thông cho người khuyết tật, người cao tuổi và trẻ em

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008, các đối tượng người đi bộ đã được đề cập tại Điều 32 Người đi bộ. Các quy định đối với người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy cũng được quy định tại Điều 30 và Điều 31 quy định đối với người điều

khiển, người ngồi trên xe đạp, người điều khiển xe thô sơ khác. Đối với người khuyết tật, người già yếu tham gia giao thông, một đối tượng dễ bị tổn thương khi tham gia giao thông cũng được quy định cụ thể tại điều 33 Luật Giao thông đường bộ.

- Luật Người khuyết tật số 51/2010/QH12 của Quốc hội ngày 17/6/2010: Luật Người khuyết tật chính thức có hiệu lực từ ngày 01/01/2011, trong đó nêu rõ quyền của người khuyết tật được tham gia bình đẳng vào các hoạt động xã hội; được tiếp cận công trình công cộng, phương tiện giao thông, công nghệ thông tin... Người khuyết tật đặc biệt nặng và người khuyết tật nặng được miễn, giảm giá vé, giá dịch vụ khi tham gia giao thông bằng một số phương tiện giao thông công cộng theo quy định của Chính phủ.

Điều 42 Luật người khuyết tật cũng quy định: phương tiện giao thông công cộng phải có chỗ ưu tiên cho người khuyết tật; có công cụ hỗ trợ lên, xuống thuận tiện hoặc sự trợ giúp phù hợp với đặc điểm của người khuyết tật. Phương tiện giao thông công cộng để người khuyết tật tiếp cận sử dụng phải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giao thông tiếp cận do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành...

- Nhằm cụ thể những quyền này, ngày 10/4/2012, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 28/2012/NĐ-CP quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật người khuyết tật.

- Quyết định số 1019/QĐ-TTg ngày 05/8/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề án trợ giúp người khuyết tật giai đoạn 2012 -2020 đã giao Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện hoạt động trợ giúp tiếp cận và tham gia giao thông cho người khuyết tật gồm các hoạt động chủ yếu sau: Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát thực hiện các quy định về giao thông tiếp cận để người khuyết tật có thể tiếp cận, sử dụng; Xây dựng các tuyến mẫu và nhân rộng các xe vận tải hành khách công cộng để người khuyết tật tham gia giao thông; Xây dựng các chương trình, giáo trình, tài liệu và tập huấn cho lái xe phục vụ hành khách là người khuyết tật sử dụng phương tiện giao thông; Hỗ trợ nghiên cứu, chế tạo, sản xuất thử nghiệm thiết bị, công cụ và phương tiện giao thông để người khuyết tật tham gia giao thông thuận tiện.

- Thông tư 39/2012/TT-BGTVT ngày 24/09/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về hướng dẫn thực hiện quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kết cấu hạ tầng giao thông, công cụ hỗ trợ và chính sách ưu tiên người khuyết tật tham gia giao thông công cộng đã quy định việc thực hiện quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về kết cấu hạ tầng giao thông để người khuyết tật tiếp cận sử dụng; Phương tiện giao thông tiếp cận; Chính sách ưu tiên cho người khuyết tật khi tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng và Trách nhiệm của các đối tượng tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng.

- Thông tư số 21/2014/TT-BXD ngày 29/12/2014 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã ban hành về việc ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Xây dựng công trình đảm bảo người khuyết tật tiếp cận sử dụng.

- Quyết định số 234/QĐ-TTg ngày 05/02/2016 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình phòng, chống tai nạn, thương tích trẻ em giai đoạn 2012 – 2020 với mục tiêu tổng quát là kiểm soát tình hình tai nạn, thương tích trẻ em, đặc biệt là tai nạn đuối nước và tai nạn giao thông nhằm đảm bảo an toàn cho trẻ em, hạnh phúc của gia đình và xã hội.

- Pháp lệnh Người cao tuổi số 23/2000/PL-UBTVQH10 ngày 28/4/2000 của Chủ tịch nước có quy định tại Điều 13: Người cao tuổi được ưu tiên khi tham gia giao thông công cộng và vui chơi giải trí. Việc đầu tư xây dựng mới hoặc cải tạo công trình công cộng phải tính đến nhu cầu hoạt động và chăm sóc người cao tuổi quy định tại Điều 18.

Các cơ chế, chính sách đối với các đối tượng dễ tổn thương khi tham gia giao thông đã được ban hành và áp dụng cho thấy sự quan tâm của Đảng và Nhà nước. Tuy nhiên, việc triển khai các cơ chế chính sách đối với các đối tượng dễ tổn thương vẫn đồng bộ, chưa có quy trình, lộ trình cụ thể nên chưa đạt kết quả thiết thực.

1.10.2. Hệ thống giao thông, kết cấu hạ tầng giao thông, phương tiện giao thông cho người khuyết tật, người cao tuổi và trẻ em

➢ **Kết cấu hạ tầng và tổ chức giao thông**

Người khuyết tật, người già và trẻ em thường đi bộ, đi xe đạp, sử dụng phương tiện công cộng hoặc được chở bằng xe máy, ô tô. Ngoài ra, trẻ em trong độ tuổi học sinh còn thường sử dụng phương tiện xe đạp điện, xe máy điện.

Công trình và trang thiết bị bảo đảm an toàn giao thông trên đường bộ cho đối tượng người khuyết tật, người già, trẻ em thường là các công trình tiếp cận tại các bến xe, điểm dừng đỗ xe buýt, xe khách, công trình cho người đi bộ, người đi xe đạp và người khuyết tật.

- ***Vỉa hè cho người đi bộ***

Hà Nội: Đối với các tuyến đường đô thị tại Hà Nội phần lớn xây dựng vỉa hè dành cho người đi bộ ngoại trừ các tuyến đường vành đai, đường trên cao, một số tuyến trên vỉa hè đã xây dựng cả các công trình tiếp cận dành cho người khuyết tật. Tuy nhiên, tình trạng lấn chiếm vỉa hè, lòng đường, HL ATGT để kinh doanh, trông giữ xe còn phổ biến và phức tạp do nhiều nguyên nhân; công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm về trật tự ATGT chưa thường xuyên và thiếu quyết liệt.

Năm 2012, Hà Nội đề xuất 54 tuyến phố cấm để xe đạp, xe máy, ôtô trên hè phố, lòng đường. Tuy nhiên giải pháp này gặp nhiều khó khăn và bất cập nên đã dừng việc

thực hiện. Tình hình giải tỏa lấn chiếm lòng đường, vỉa hè đã có những chuyển biến tích cực, rõ nét từ tháng 03/2017, sau khi các quận, huyện của thành phố đồng loạt ra quân xử lý. Mặc dù vậy gần đây nhiều nơi nhiều lúc, các hành vi vi phạm lại tái diễn và diễn biến phức tạp hơn.

TP. Hồ Chí Minh: Thời gian qua, tình trạng lấn chiếm vỉa hè, lòng đường tại TP. HCM cũng tiếp tục gia tăng và diễn biến phức tạp. Năm 2018, 24 quận, huyện ở TPHCM đã ký cam kết sẽ đảm bảo trật tự lòng lề đường, vỉa hè ở 157 tuyến đường, quy trách nhiệm đối với cán bộ phụ trách nếu quận, huyện nào làm chưa tốt. Tuy nhiên, sau một năm thực hiện, trong 157 tuyến đường mà các quận, huyện đăng ký lập lại trật tự lòng lề đường với UBND TPHCM chỉ có 34 tuyến đã được thông thoáng (chiếm 21,7%), còn lại 109 tuyến có chuyển biến nhưng không đáng kể (chiếm 69,4%) và 14 tuyến đường bị đánh giá phức tạp (chiếm 8,9%). Đầu năm 2020, một số quận (quận 1, 5, 9, Bình Thạnh, Tân Bình…) cũng đã sắp xếp một bộ phận người bán hàng rong vào khu vực quy định, kinh doanh theo giờ quy định nhằm giảm bớt tình trạng lấn chiếm vỉa hè; một số quận đã xóa được chợ tự phát. Tuy vậy, loại hình buôn bán hàng rong bằng xe đẩy dưới lòng đường khá phổ biến, gây cản trở giao thông.

Thành phố Đà Nẵng: Đà Nẵng là thành phố có chính sách quản lý vỉa hè rất tốt, UBND thành phố đã ban hành Quy định về quản lý và sử dụng tạm thời vỉa hè ngoài mục đích giao thông trên các tuyến đường thuộc địa bàn thành phố Đà Nẵng nhằm đảm bảo trật tự, ATGT, vệ sinh môi trường, mỹ quan đô thị và lối đi dành cho người đi bộ. Phạm vi sử dụng vỉa hè phải đảm bảo lối đi cho người đi bộ tối thiểu là 1,5m (vỉa hè có bề rộng dưới 3 m) đến 3,0m (vỉa hè có bề rộng trên 6m) và phần còn lại cho phép sử dụng tạm thời ngoài mục đích giao thông.

- ***Vỉa hè có tiếp cận cho người khuyết tật:***

Hiện nay đối với xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đảm bảo người khuyết tật tiếp cận sử dụng đã được Bộ GTVT ban hành theo Thông tư số 39/2012/TT-BGTVT ngày 24/9/2012. Bộ Xây dựng cũng đã ban hành Thông tư 21/2014/TT-BXD, kèm theo Thông tư này là Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về "Xây dựng công trình đảm bảo người khuyết tật tiếp cận sử dụng", trong đó quy định nhà ga, bến tàu, bến xe, đường, hè phố, hầm đi bộ, cầu vượt, và các công trình hạ tầng kỹ thuật và tiện ích đô thị khác. Tuy nhiên hiện nay các công trình này vẫn chưa được quan tâm đúng mức.

Mới có một số tuyến được đô thị xây dựng, lắp đặt vỉa hè dành cho người khuyết tật tiếp cận nhưng việc xây dựng chỉ mang tính hình thức, nhiều đoạn không có đường dẫn nối lòng đường lên vỉa hè, lát gạch làm đường cho người khiếm thị trên vỉa hè sai kỹ thuật, nhiều đường dẫn nhiều đường dẫn không trùng vào vạch cho người đi bộ qua đường. Có đoạn phần đường dành cho người khiếm thị đi thẳng vào "cột điện, tủ điện,

cột đèn chiếu sáng". Tại Hà Nội hầu như các điểm dừng, bến đỗ xe buýt không được bố trí vệt dốc hay đường dốc dành cho người khuyết tật tiếp cận.

Chất lượng vỉa hè còn xấu, nhiều mấp mô. Nhiều gốc cây không có hàng rào chắn gây nguy hiểm cho người khiếm thị. Vỉa hè (nhất là tại các khu buôn bán) bị chiếm dụng làm nơi để xe máy và làm chỗ buôn bán, không còn đường đi bộ.

Cầu vượt và hầm dành cho người đi bộ hiện nay chưa được quan tâm đến yêu cầu về tiếp cận khi xây dựng, hầu như chưa có làn dốc và trên cầu vượt không có tấm lát dẫn hướng. Các bậc lên xuống còn cao, gây khó khăn cho đối tượng là người khuyết tật vận động nhẹ.

Hạn chế, bất cập về kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức giao thông cho người khuyết tật, người già và trẻ em:

- Hạn chế trong việc phân làn xe đạp tại các nút giao. Thiếu làn dừng chờ cho xe đạp tại các nút giao. Thiếu đèn tín hiệu giao thông dành riêng cho người điều khiển xe đạp.

- Việc bố trí vạch sơn qua đường còn nhiều bất cập. Thiếu vạch sơn, gờ giảm tốc trước vị trí người đi bộ qua đường tại các khu vực đông người đi bộ qua đường (tại khu vực trường học, bệnh viện, trước khi đi tới ngã tư).

- Bất cập trong việc sử dụng vỉa hè ở các thành phố: việc giải quyết trật tự lòng lề đường, vỉa hè khu vực đô thị đã được thực hiện tuy nhiên kết quả chỉ được một thời gian, tình trạng tái lấn chiếm lại tiếp diễn; việc giải tỏa lấn chiếm vỉa hè chưa kiên quyết; còn tình trạng đối phó với lực lượng kiểm tra.

- Thiếu công trình cầu vượt, đèn bấm cho người qua đường. Bên cạnh đó còn nhiều bất cập trong việc sử dụng hệ thống cầu đi bộ, hầm đi bộ đã được xây dựng (vị trí chưa hợp lý, độ dốc và chiều cao cầu đi bộ lớn, không có đường cho người đi xe đạp dắt xe lên…)

➢ **Phương tiện**

- ***Phương tiện xe buýt tiếp cận cho người khuyết tật***

Hà Nội: Năm 2017, Tổng Công ty Vận tải Hà Nội (Transerco) đã chính thức đưa dàn xe buýt có tính năng nâng, hạ sàn phục vụ người khuyết tật vào thay thế phương tiện cũ, hoạt động trên tuyến số 03 từ bến xe Giáp Bát đến bến xe Gia Lâm với 15 xe. Từ năm 2020, Hà Nội sẽ cấp thẻ xe buýt miễn phí cho người khuyết tật khi có nhu cầu và khả năng tham gia giao thông bằng phương tiện công cộng.

TP. HCM: Theo báo cáo của Trung tâm quản lý và điều hành vận tải hành khách công cộng TPHCM, hiện có 18/105 tuyến xe buýt có trang thiết bị trợ giúp, sàn thấp

hoặc bán thấp thuận lợi cho người khuyết tật ới tổng số 263 xe chiếm khoản 10,1% tổng số phương tiện. Trong đó, có 14 xe buýt có gắn bệ nâng hạ tự động dành cho người khuyết tật sử dụng xe lăn, 43 xe sàn thấp và 206 xe sàn bán thấp, thuận tiện cho người khuyết tật sử dụng. Hiện toàn thành phố có gần 2.600 xe buýt (trong đó có 131 xe 12 chỗ), còn lại gần 2.460 xe đều có bố trí ghế dành riêng cho người khuyết tật ; có 350/497 nhà chờ xe buýt có cải tạo lối lên xuống cho người khuyết tật đi xe lăn tiếp cận sử dụng. Hiện Trung tâm đã cấp hơn 11.000 thẻ đi xe buýt miễn phí cho đối tượng người khuyết tật, thương binh, bệnh binh và những người được hưởng chính sách như thương binh.

Một số khó khăn trong việc thiết kế xe buýt tiếp cận cho người khuyết tật:

- Phương tiện xe buýt hiện nay đa dạng về chủng loại và nhiều hãng cung cấp. Các phương tiện chưa được thống nhất về những tiêu chí riêng cho xe buýt đô thị nói chung và xe phục vụ cho người khuyết tật nói riêng. Đa số các xe có sàn xe rất cao, không phù hợp với người khuyết tật. Muốn cải thiện để cho người khuyết tật và người già yếu sử dụng được thì phải thiết kế thêm cầu dẫn hoặc thiết bị hỗ trợ chuyên dùng.

- Một số xe chiều rộng cửa khá hẹp (dưới 80cm) chưa thích hợp cho xe lăn lên xuống. Một số loại xe có cửa rộng nhưng lại vướng cột ở giữa nên muốn sử dụng được phải cải tạo.

- Đối với thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Tháp, Bạc Liêu, do đặc điểm khí hậu thời tiết hay xảy ra triều cường, đường bị ngập mỗi khi mưa lớn nên hoạt động của xe buýt sàn thấp và bán thấp bị ảnh hưởng nghiêm trọng.

- Việc hỗ trợ người khuyết tật lên xuống phương tiện bằng bàn nâng hay cầu lên xuống mất thời gian tương đối nhiều (khoảng từ 2 đến 4 phút), làm ảnh hưởng đến thời gian hành trình quy định. Trong khi đó chưa có cơ chế hỗ trợ phù hợp đối với tuyến buýt có phương tiện hỗ trợ người khuyết tật hoạt động nên gây khó khăn cho doanh nghiệp.

- Trên các phương tiện xe buýt chưa có chỗ dành riêng cho xe lăn, các thiết bị hỗ trợ (hệ thống neo giữ, đai an toàn...); ghế ngồi ưu tiên mới chỉ có trên một số tuyến buýt khu vực trung tâm tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Hệ thống thông tin tuyên truyền, thông tin cho hành khách hiện còn nhiều hạn chế. Hệ thống thông tin chuyên biệt phục vụ cho người khuyết tật chưa được nghiên cứu trang bị, nhất là hệ thống thông tin dành cho người khiếm thính, khiếm thị…

- ***Phương tiện xe tự chế 3, 4 bánh cho người khuyết tật***

Phương tiện 3 bánh, 4 bánh cho người khuyết tật hiện nay chủ yếu đều được tự chế từ xe gắn máy 2 bánh, chỉ có một số ít xe đạt tiêu chuẩn do các cơ sở sản xuất, lắp ráp có đủ điều kiện theo quy định lắp ráp. Do đó, rất nhiều phương tiện kém chất lượng, không đảm bảo yêu cầu an toàn kỹ thuật vẫn lưu hành trên đường và việc quản lý hoạt

động của các loại phương tiện này cũng gặp rất nhiều khó khăn. Hiện tại vẫn chưa có Quy chuẩn quốc gia về phương tiện cá nhân cho người khuyết tật, việc cấp giấy phép điều khiển phương tiện cho người khuyết tật cũng còn nhiều bất cập.

- ***Phương tiện xe đạp điện, xe máy điện***

Xe đạp điện, xe máy điện có kích thước và trọng lượng nhỏ, nhưng tốc độ khi tham gia giao thông cao có thể đạt tới 35-40 km/h, xe không có đồng hồ báo tốc độ, diện tích tiếp xúc với mặt đường của lốp xe nhỏ, dẫn tới độ ma sát với mặt đường kém, đi ở tốc độ cao khi phanh gấp xe bị văng ra gây nguy hiểm; xe chuyển động không gây ra tiếng động, hệ thống báo hiệu chuyển hướng, còi không đảm bảo quy định nên rất dễ gây TNGT khi chuyển làn hay tại các vị trí giao cắt.

Ngày 01/11/2013, Bộ GTVT đã ra thông tư số 39/2013/TT-BGTVT ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xe đạp điện và có hiệu lực từ ngày 01/01/2014. Tuy Quy chuẩn đã ban hành nhưng nhiều xe đạp điện không đáp ứng yêu cầu kỹ thuật theo Quy chuẩn, không đảm bảo an toàn vẫn đang được bán và lưu thông trên đường. Theo Quy chuẩn, xe đạp điện có vận tốc thiết kế lớn nhất không lớn hơn 25 km/h, tuy nhiên trên thực tế nhiều xe đạp điện bị thay đổi vận tốc lên tới 40- 50km/h gây mất ATGT. Theo số liệu thống kê, hiện có tới 60% số xe đạp điện trưng bày trên thị trường hiện nay có nguồn gốc xuất xứ không rõ ràng, không có tem chứng nhận đủ tiêu chuẩn lưu hành, nhiều loại xe đạp điện nhập lậu từ Trung Quốc, làm giả nhãn mác, thương hiệu, chất lượng kém, không được kiểm định chất lượng nhưng vẫn được bán công khai.

1.11. ĐÁNH GIÁ CHUNG

Nhìn chung, sau gần 10 năm triển khai thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 đã đạt được nhiều kết quả tốt, các mục tiêu cụ thể giai đoạn 2012 – 2020 cơ bản đã đạt được.

Mặt dù tỷ lệ giảm số người chết do TNGT đường bộ còn thấp nhưng TNGT ĐB đều giảm cả ba tiêu chí hàng năm. Có được kết quả này là do thực hiện đồng bộ các giải pháp trong đó đặc biệt là việc nâng cấp, cải tạo một số quốc lộ có TNGT xảy ra nhiều, mạng đường bộ cao tốc được xây dựng, công tác tuần tra, xử lý vi phạm được tăng cường. Tuy nhiên, số liệu TNGT được báo cáo không phản ánh đúng tình hình thực tế do CSDL TNGT còn nhiều hạn chế.

Về thể chế, chính sách: Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đã từng bước được hoàn thiện. UBATGTQG và Ban An toàn giao thông các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã được kiện toàn. Các chính sách xã hội hóa cũng được đẩy mạnh. Tuy nhiên, hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực ATGT cần được rà soát, sửa đổi, bổ sung phù hợp trong tình hình mới. Sau hơn 10 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 có nhiều vấn đề bất cập cần được sửa đổi, bổ sung để

đáp ứng yêu cầu thực tiễn của công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Mặt khác, Luật bảo đảm TTATGT đang được xây dựng để nâng cao hơn nữa hiệu lực và hiệu quả của hệ thống pháp luật về TTATGT. Công tác nghiên cứu về ATGT còn rất hạn chế. Cơ sở dữ liệu về ATGT chưa được đồng bộ, thiếu kết nối.

Về kết cấu hạ tầng và tổ chức giao thông: Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được đầu tư nâng cấp, cải tạo đáp ứng nhu cầu GTVT và nâng cao điều kiện an toàn giao thông. Hệ thống giao thông thông minh đã được triển khai áp dụng. Hệ thống báo hiệu đường bộ đã được chuẩn hóa. Tuy nhiên, mạng đường bộ với cấp hạng kỹ thuật đường thấp vẫn chiếm tỷ lệ cao. Nhiều đoạn tuyến có xếp hạng thấp về điều kiện ATGT theo chưa được đầu tư, cải tạo. Các công trình và trang thiết bị bảo đảm ATGT trên mạng đường bộ còn thiếu. Tiêu chuẩn thiết kế làn đường dành riêng cho mô tô, xe gắn máy chưa được ban hành ảnh hưởng lớn đến việc thực hiện. Quản lý hành lang an toàn đường bộ còn nhiều bất cập. Công tác bảo trì đường bộ còn hạn chế do thiếu kinh phí. Việc triển khai áp dụng hệ thống ITS còn chậm, chưa đồng bộ.

Về phương tiện và người điều khiển phương tiện: Đã thực hiện giám sát hành trình lái xe và tốc độ phương tiện. Công tác đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe được tăng cường quản lý, chất lượng từng bước được nâng cao. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, số lượng phương tiện cơ giới đường bộ tăng nhanh. Còn một số tiêu chuẩn an toàn phương tiện của Liên hiệp quốc mà Việt Nam chưa tham gia. Còn nhiều phương tiện xe máy điện đang lưu hành chưa thực hiện đăng ký theo quy định. Chưa giải quyết triệt để việc thay thế và loại bỏ xe công nông, xe tự chế 3,4 bánh. Công tác đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe vẫn còn tồn tại một số bất cập cần cải thiện.

Về tuyên truyền, giáo dục an toàn giao thông: Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT đã và đang được thực hiện từ Trung ương đến địa phương với nhiều hình thức phong phú. Đã ban hành được các tiêu chí văn hóa giao thông đường bộ và tiến hành tuyên truyền, phổ biến. Các trường học đã chủ động tăng cường công tác giáo dục ngoại khóa về ATGT bằng nhiều hình thức phong phú, sinh động. Tuy nhiên, kiến thức, kỹ năng và hành vi của người điều khiển phương tiện còn nhiều hạn chế. Việc tuyên truyền, phổ biến pháp luật và đặc biệt là cung cấp các kỹ năng tham gia giao thông an toàn trên đường bộ cao tốc cho lái xe còn thiếu. Thời lượng giáo dục ATGT chính khóa, ngoại khóa trong các bậc học còn hạn chế.

Về tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm: Việc nâng cao mức xử phạt vi phạm nồng độ cồn và một số hành vi vi phạm giao thông khác đã đem lại nhiều kết quả tích cực. Công tác kiểm soát tải trọng xe lưu thông trên đường bộ đã được triển khai thực hiện, do đó tình hình vi phạm bước đầu được kiềm chế. Thực hiện xử phạt vi phạm thông qua hình ảnh đã được áp dụng. Tuy nhiên, việc xử phạt vi phạm giao thông qua hình ảnh còn hạn chế chưa được mở rộng. Tình trạng phương tiện vận tải hàng hóa vi

phạm quy định về tải trọng vẫn diễn biến phức tạp, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông và ảnh hưởng đến chất lượng kết cấu hạ tầng giao thông.

Về cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông: Đã thực hiện tổ chức hệ thống cấp cứu TNGT trên mạng đường bộ cao tốc. Đã xây dựng được các trạm, điểm sơ cấp cứu Chữ thập đỏ trên phạm vi cả nước. Công tác tập huấn nguồn lực, trang bị kiến thức và kỹ năng sơ cấp cứu đã được đẩy mạnh thực hiện. Tuy nhiên, hệ thống trung tâm cấp cứu 115 còn hạn chế. Hiện có 36/63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trung tâm cấp cứu 115.

Về nguồn nhân lực: Công tác đào tạo nguồn nhân lực phục vụ công tác bảo đảm ATGT đã được chú trọng. Các hội nghị đào tạo, tập huấn về bảo đảm trật tự ATGT được tổ chức. Tuy nhiên, nguồn nhân lực có chuyên môn sâu vẫn còn hạn chế về số lượng cũng như chất lượng.

Về nguồn kinh phí: Nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm an toàn giao thông trong những năm qua đã có sự cải thiện. Tuy nhiên, kinh phí chưa đáp ứng đủ nhu cầu. Chính vì vậy, cần có cơ chế, chính sách để đảm bảo nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm an toàn giao thông trong giai đoạn tới.

Nhìn chung, có nhiều giải pháp tốt có hiệu quả cần được tiếp tục thực hiện trong giai đoạn tới, bao gồm: các giải pháp về lồng ghép tuyên truyền, giáo dục ATGT vào các hoạt động của các đoàn thể, tổ chức chính trị - xã hội và đưa việc chấp hành pháp luật về trật tự, ATGT thành tiêu chí đánh giá chất lượng của tổ chức đoàn thể, cán bộ, công chức, viên chức, học sinh, sinh viên; nâng cao năng lực trong công tác quản lý ATGT; đầu tư cải tạo điều kiện an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, xây dựng các tuyến tránh đô thị, xây dựng các công trình bảo đảm ATGT, thực hiện xóa bỏ kịp thời các điểm đen TNGT; nâng cao mức xử phạt vi phạm và thực hiện xử phạt vi phạm thông qua hình ảnh; xử phạt phương tiện quá khổ, quá tải. Mặt khác, một số các giải pháp của chiến lược giai đoạn 2012 – 2020 vẫn chưa được thực hiện cần phải được tiếp tục trong giai đoạn tới như thực hiện tuyên truyền theo mô hình "Tuần ATGT" tại các địa phương; tăng thời lượng và nội dung giáo dục ATGT trong trường học; đưa chương trình giảng dạy ATGT vào các trường sư phạm; xây dựng và kết nối hệ thống cơ sở dữ liệu ATGT; đẩy mạnh công tác nghiên cứu về ATGT; đào tạo nguồn nhân lực; ban hành tiêu chuẩn và thực hiện xây dựng, tổ chức làn đường dành riêng cho mô tô, xe gắn máy; xây dựng hệ thống các trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ; xóa bỏ các đường ngang trái phép; loại bỏ các phương tiện; loại bỏ các phương tiện quá niên hạn sử dụng, phương tiện tự chế 3,4 bánh. Ngoài ra, một trong những nội dung hạn chế của Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 là việc tổ chức thực hiện, không phân công nhiệm vụ cụ thể cho các bộ,

ngành và địa phương nên gây khó khăn trong việc triển khai thực hiện nên cần phải được khắc phục trong Chiến lược này.

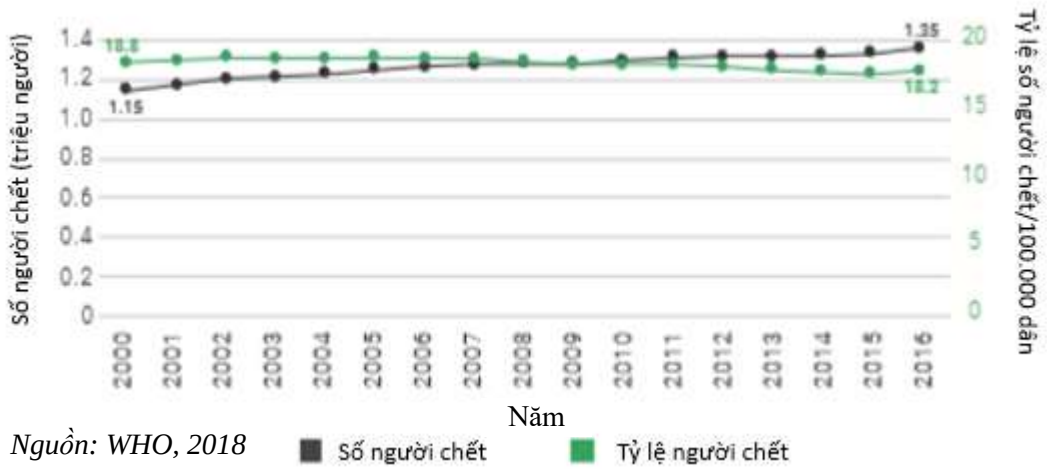
PHẦN 2

BỐI CẢNH TRONG NƯỚC, QUỐC TẾ VÀ YÊU CẦU ĐẶT RA ĐỐI VỚI CÔNG TÁC BẢO ĐẢM ATGTĐB TẠI VIỆT NAM

2.1. QUỐC TẾ

2.1.1. Tình hình tai nạn giao thông đường bộ trên Thế giới

Theo Báo cáo Tình trạng TNGT ĐB toàn cầu năm 2018 của Tổ chức Y tế Thế giới, số người chết do TNGTĐB trên toàn thế giới trong năm 2016 là 1,35 triệu người. Tuy nhiên, cho dù số lượng người chết do TNGTĐB có tăng nhưng tỷ lệ số người chết trên 100.000 dân vẫn ở vào khoảng 18 trong vòng 15 năm qua (Hình 2.1-1). Điều đó chứng tỏ vấn đề TNGTĐB không quá xấu đi. Nhưng vẫn còn xa để có thể đạt được mục tiêu thiên niên kỷ 3.6 là giảm một nửa số người chết do TNGTĐB vào năm 2020.

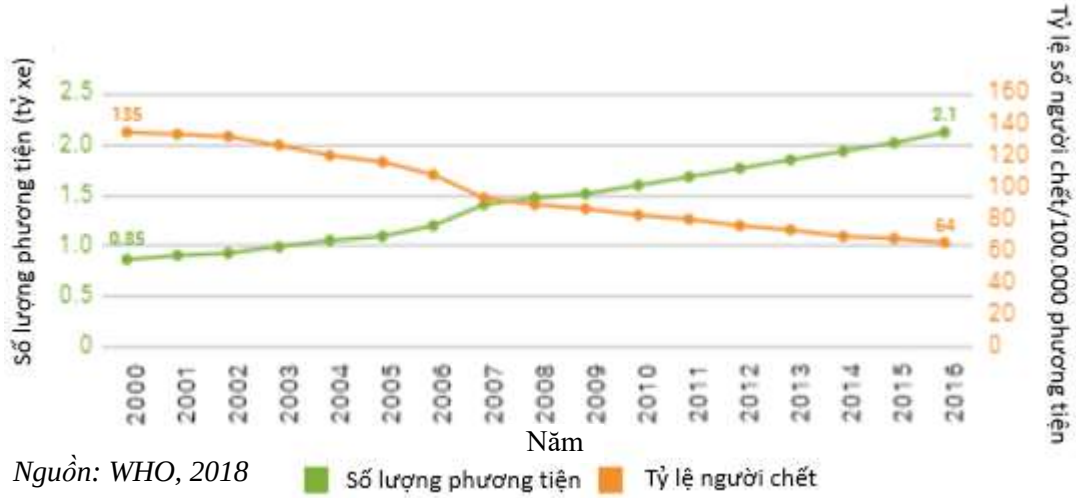


Nguồn: WHO, 2018

Hình 2.1-1. Số người chết do TNGTĐB và tỷ lệ chết trên 100.000 dân giai đoạn 2000 - 2016

Trong cùng giai đoạn, trong khi số phương tiện cơ giới đường bộ trên toàn thế giới tăng nhanh thì tỷ lệ số người chết do TNGTĐB trên 100.000 phương tiện giảm từ 135 vào năm 2000 xuống còn 64 vào năm 2016 (Hình 2.1-2). Trong vòng 15 năm qua, chỉ số này đã giảm trên 50%.

Tai nạn giao thông đã tăng một bậc là nguyên nhân thứ 8 trong nguyên nhân tử vong của tất cả các độ tuổi (Nhồi máu cơ tim, 16,6%; đột quỵ, 10,2%; bệnh phổi tắc nghẽn mãn tính, 5,4%; nhiễm trùng hô hấp dưới, 5,2%; bệnh Alzheimer, 3,5%; khí quản, phế quản, ung thư phổi, 3%; đái tháo đường, 2,8%; tai nạn giao thông, 2,5%; bệnh tiêu chảy, 2,4%; bệnh lao, 2,3%). Và là nguyên nhân gây tử vong hàng đầu của lứa tuổi từ 5 – 29 tuổi. Số lượng người chết do TNGT còn cao hơn số người chết do HIV/AIDS, bệnh lao và bệnh tiêu chảy.

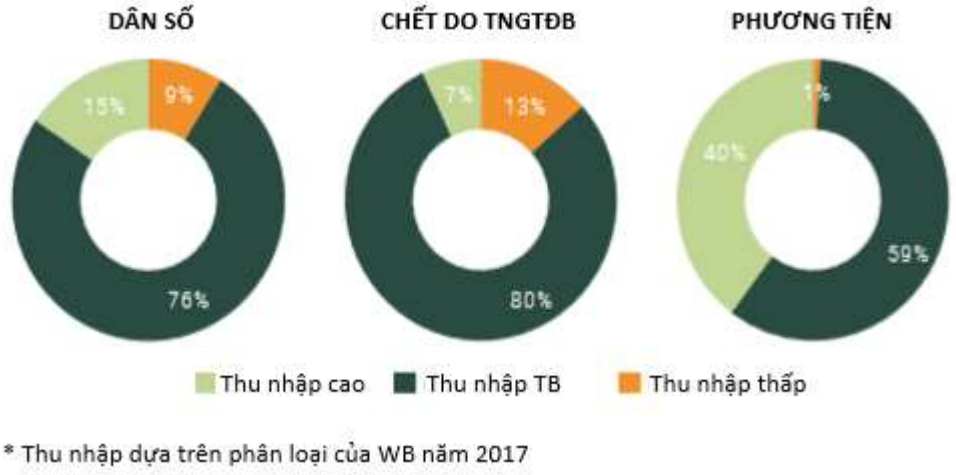


Nguồn: WHO, 2018

Hình 2.1-2. Số lượng phương tiện CGĐB và tỷ lệ số người chết do TNGTĐB trên 100.000 phương tiện giai đoạn 2000 - 2016

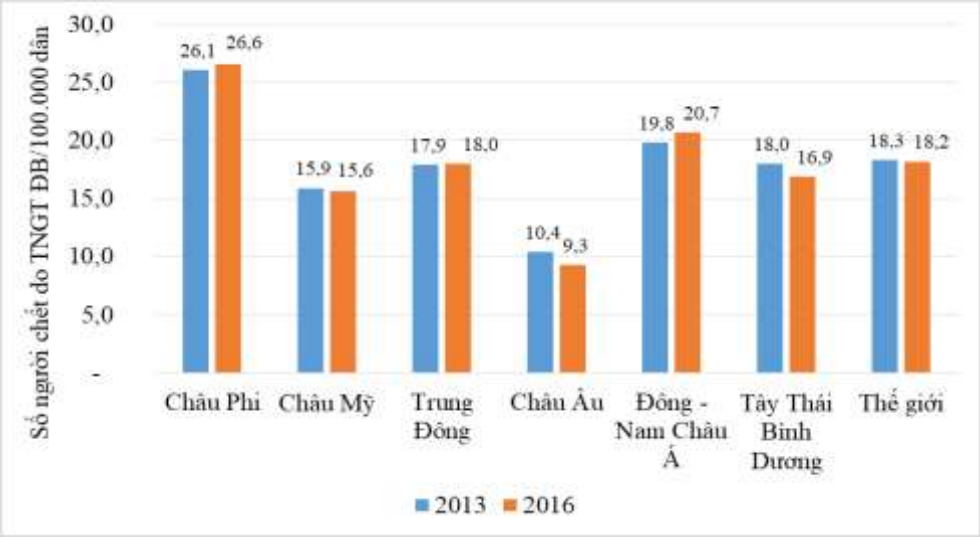
Tỷ lệ người chết do TNGTĐB ở các nước thu nhập thấp cao gấp hơn 3 lần so với các nước thu nhập cao (27,5 so với 8,3 tương ứng).

Mặc dù số lượng phương tiện CGĐB ở các nước thu nhập thấp chỉ chiếm 1% tổng số phương tiện CGĐB trên toàn thế giới nhưng lại chiếm 13% tổng số người chết do TNGTĐB trên toàn thế giới.



Hình 2.1-3. Tỷ lệ dân số, số người chết do TNGTĐB, phương tiện theo các quốc gia thu nhập thấp, trung bình, cao năm 2016

Các nước Châu Phi và Đông - Nam Châu Á có tỷ lệ người chết do TNGTĐB trên 100.000 dân cao nhất thế giới tương ứng là 26,6 và 20,7. Tiếp đến là các nước Tây Thái Bình Dương và Trung Đông tương ứng là 18 và 16,9. Các nước Châu Mỹ và Châu Âu có tỷ lệ thấp nhất tương ứng là 15,6 và 9,3 (Hình 2.1-4).



Hình 2.1-4. Số người chết trên 100.000 dân theo khu vực năm 2013 và 2016[15]

Trong tổng số người chết do TNGTĐB, số người đi bộ và đi xe đạp chiếm 26%, người đi xe mô tô hai và ba bánh chiếm 28%, đi ô tô chiếm 29% còn lại 17% là không khác định.

Châu Phi có tỷ lệ người đi bộ và xe đạp chết cao nhất, chiếm 44%. Các nước Đông Nam Á và Tây Thái Bình Dương có người chết do TNGTĐB chủ yếu là người đi xe mô tô hai, ba bánh chiếm tỷ lệ tương ứng là 43% và 36%.

2.1.2. Các mục tiêu và chiến lược toàn cầu

❖ Nghị quyết Nghị quyết Đại hội đồng liên hợp quốc về thập kỷ hành động ATGT ĐB toàn cầu

Tính chất nghiêm trọng của vấn đề TNGT ĐB đã thúc đẩy Đại hội đồng LHQ thông qua Nghị quyết A/RES/64/255 ngày 02/03/2010 tuyên bố giai đoạn 2011–2020 là "Thập kỷ Hành động vì An toàn đường bộ" và ra "Tuyên bố Mátcơva" với giải pháp nhằm kêu gọi các nước thành viên tuyên bố giai đoạn 2011 – 2020 là "Thập kỷ Hành động vì an toàn đường bộ", mục tiêu nhằm ngăn chặn hoặc đảo ngược xu hướng ngày càng gia tăng các ca tử vong và thương tích trên toàn thế giới do mất ATGT đường bộ. Đồng thời xác định 05 trụ cột trong công tác bảo đảm an toàn giao thông, gồm: (1) Quản lý an toàn giao thông; (2) Đường và đi lại an toàn hơn; (3) Phương tiện an toàn; (4) An toàn người tham gia giao thông; (5) Cấp cứu tai nạn giao thông.

Tại Hội nghị nhóm công tác giao thông vận tải APEC lần thứ 33 tại Nhật Bản tháng 10/2010 đã thảo luận các nội dung về hưởng ứng Chương trình Thập kỷ hành động ATĐB 2011-2020, chia sẻ thông tin về chiến lược và mục tiêu an toàn đường bộ giữa các nền kinh tế APEC, kinh nghiệm về đảm bảo an toàn đối với xe gắn máy và xe môtô.

[15] Phân vùng theo WHO

Trong đó, vấn đề xây dựng chiến lược đã được nhiều quốc gia trình bày. Về cơ bản, chiến lược tập trung vào việc xử lý vi phạm sử dụng rượu, bia và chất gây nghiện đối với lái xe; giảm điểm đen TNGT; tuân thủ tốc độ; an toàn phương tiện; đội mũ bảo hiểm; tăng cường tuyên truyền, giáo dục cho lái xe trẻ, người điều khiển phương tiện và hành lang đường bộ; tăng cường quản lý ATGT.

Để kiềm chế và giảm TNTG, ngày 15/4/2016, Đại hội đồng Liên Hợp Quốc tiếp tục ban hành Nghị quyết mới số A/RES/70/260 về "Cải thiện an toàn giao thông đường bộ toàn cầu". Nghị quyết lần này khác với Nghị quyết A/RES/64/255 năm 2010, Nghị quyết A/RES/70/260 đã đưa ra những giải pháp cụ thể, phù hợp và sát với đặc điểm tình hình cũng như xu thế phát triển chính trị, kinh tế, xã hội của thế giới đến năm 2020. Trong đó, đặc biệt nhấn mạnh đến thiệt hại do TNGT gây ra, xác định mục tiêu tới 2020 là giảm 50% số thương vong do tai nạn giao thông đường bộ, và năm 2030 bảo đảm toàn dân tiếp cận được dịch vụ giao thông công cộng.

Tháng 11 năm 2017, các quốc gia thành viên Đại hội đồng Liên hiệp quốc với sự hỗ trợ của WHO, UNECE, UNICEF, WB, đã đạt được sự đồng thuận thiết lập 12 mục tiêu tự nguyện thực hiện toàn cầu cho các yếu tố rủi ro ATGTĐB và cơ chế cung cấp dịch vụ, bao gồm:

Trụ cột 1: Quản lý an toàn giao thông

- Mục tiêu 1: đến năm 2020, tất cả các quốc gia thiết lập kế hoạch hành động tổng thể quốc gia các lĩnh vực về ATGTĐ trong đó có thiết lập mục tiêu theo thời gian.

- Mục tiêu 2: đến năm 2030, tất cả các quốc gia gia nhập một hoặc nhiều cơ quan pháp lý liên quan đến an toàn đường bộ cốt lõi của Liên Hợp Quốc.

Trụ cột 2: Đường và đi lại an toàn hơn

- Mục tiêu 3: đến năm 2030, tất cả các tuyến đường xây dựng mới đạt tiêu chuẩn về ATGT đối với tất cả các đối tượng tham gia giao thông hoặc đạt tiêu chuẩn an toàn từ ba sao trở lên.

- Mục tiêu 4: đến năm 2030, trên 75% các tuyến đường hiện tại đáp ứng các yêu cầu về ATGT đối với tất cả các đối tượng tham gia giao thông.

Trụ cột 3: Phương tiện an toàn

- Mục tiêu 5: đến năm 2030, 100% xe mới và xe đang lưu hành đạt tiêu chuẩn chất lượng an toàn cao như đã khuyến nghị ưu tiên Quy định của Liên hợp quốc, Quy định kỹ thuật toàn cầu hoặc các yêu cầu thực hiện quốc gia được công nhận tương đương.

Trụ cột 4: An toàn người tham gia giao thông

- Mục tiêu 6: đến năm 2030, giảm một nửa tỷ lệ phương tiện đi quá giới hạn tốc độ được cho phép và giảm được các thương tích và tử vong liên quan đến tốc độ.

- Mục tiêu 7: đến năm 2030, đạt gần 100% số người đi xe máy đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn.

- Mục tiêu 8: đến năm 2030, đạt gần 100% số người người trong xe ô tô thắt dây an toàn và ghế an toàn cho trẻ em.

- Mục tiêu 9: đến năm 2030, giảm một nửa số người chết, số người bị thương do TNGTĐB nguyên nhân có liên quan đến lái xe sử dụng chất có cồn hoặc giảm thiểu những trường hợp này liên quan đến chất kích thích thần kinh khác.

- Mục tiêu 10: đến năm 2030, tất cả các quốc gia có luật quy định cấm hoặc hạn chế sử dụng điện thoại khi lái xe.

- Mục tiêu 11: đến năm 2030, tất cả các quốc gia ban hành quy định về thời gian lái xe và thời gian nghỉ ngơi đối với người lái xe chuyên nghiệp hoặc gia nhập quy định quốc tế trong lĩnh vực này.

Trụ cột 5: Cấp cứu tai nạn giao thông

- Mục tiêu 12: đến năm 2030, tất cả các quốc gia thiết lập và đạt được các mục tiêu quốc gia nhằm giảm thiểu khoảng thời gian giữa tai nạn giao thông và cung cấp dịch vụ sơ cấp cứu y tế chuyên nghiệp.

❖ Mục tiêu thiên niên kỷ cho chương trình nghị sự phát triển bền vững đến năm 2030

Tháng 9 năm 2015, Đại hội đồng Liên hiệp quốc thông qua mục tiêu thiên niên kỷ cho chương trình nghị sự phát triển bền vững đến năm 2030 trong đó có mục tiêu 3.6 về ATGTĐB là đến năm 2020, giảm một nửa số người chết và số người bị thương do TNGTĐB gây ra.

Các nước Hợp tác kinh tế khu vực Trung Á (CAREC) và Liên minh Châu Âu (EU) đã thông qua chiến lược, mục tiêu và kế hoạch hành động để đến năm 2030 số người chết và số người bị thương do TNGT ĐB giảm một nửa so với năm 2020.

❖ Hội nghị Bộ trưởng toàn cầu về ATGT đường bộ lần thứ 3 được tổ chức tại Stockholm Thụy Điển

Tháng 02 năm 2020, Hội nghị Bộ trưởng toàn cầu về ATGT đường bộ lần thứ 3 được tổ chức tại Stockholm Thụy Điển. Bộ trưởng và các quan chức cấp cao Chính phủ từ hơn 100 quốc gia đã nhóm họp tại Stockholm (Thụy Điển) để thảo luận về phương hướng mới nhằm mục tiêu giảm 1/2 số ca tử vong và thương tích do tai nạn giao thông đường bộ vào năm 2030, phù hợp với những mục tiêu toàn cầu đã được thống nhất trong

Mục tiêu Phát triển bền vững của Liên Hợp Quốc (SDGs). Với sự phối hợp của WHO, đại biểu của các quốc gia trên thế giới chia sẻ về thành công, thất bại và những bài học kinh nghiệm rút ra trong việc quản lý an toàn giao thông đường bộ, đồng thời, phác ra các phương hướng, chiến lược trong tương lai cho an toàn giao thông đường bộ toàn cầu.

Tuyên bố Stockholm của Hội nghị trên kêu gọi sự hợp tác quốc tế chặt chẽ, cũng như phát triển quan hệ đối tác của các quốc gia trên thế giới trong nhiều lĩnh vực của xã hội nói chung, an toàn giao thông đường bộ nói riêng. Đồng thời, Tuyên bố đưa ra các khuyến nghị chính nhằm thúc đẩy tiến trình phấn đấu đạt mục tiêu giảm một nửa số ca tử vong và thương tích do tai nạn giao thông đường bộ toàn cầu vào năm 2030, bởi việc hạn chế tử vong và thương tích do giao thông đường bộ có tác động tích cực trên tất cả các khía cạnh của xã hội, bao gồm cả những vấn đề liên quan đến môi trường, biến đổi khí hậu, giáo dục, việc làm, năng lượng, nghèo đói, nhân quyền và bình đẳng. Tuyên bố chung về các giải pháp kéo giảm thương vong do TNGTĐB trong giai đoạn sau năm 2020 và làm rõ hơn 5 trụ cột với 9 nhóm giải pháp lồng ghép nhiệm vụ bảo đảm ATGT đường bộ trong khuôn khổ các mục tiêu phát triển bền vững toàn cầu (SGDs) của Liên hiệp Quốc.

Tuyên bố Stockholm cam kết mạnh mẽ để đạt được mục tiêu về an toàn giao thông đến năm 2030, bao gồm 18 điểm như sau:

(1) Khẳng định lại cam kết của các quốc gia thành viên đối với việc thực hiện đầy đủ Chương trình nghị sự 2030, công nhận sự phối hợp giữa các lĩnh vực chính sách của mục tiêu phát triển bền vững, cũng như cần phải làm việc theo cách tích hợp để cùng có lợi.

(2) Giải quyết các mối liên hệ giữa an toàn đường bộ, sức khỏe thể chất và tinh thần, phát triển, giáo dục, công bằng, bình đẳng giới, bền vững đô thị, môi trường và biến đổi khí hậu, cũng như các yếu tố xã hội về an toàn và sự phụ thuộc lẫn nhau giữa các mục tiêu phát triển bền vững khác nhau, nhắc lại rằng các mục tiêu phát triển bền vững được tích hợp và không thể chia cắt.

(3) Kêu gọi các quốc gia thành viên góp phần giảm thiểu tử vong do tai nạn giao thông đường bộ ít nhất 50% từ năm 2020 đến năm 2030 theo Diễn đàn chính trị cấp cao của Liên hợp quốc về cam kết phát triển bền vững, tiếp tục hành động đối với các mục tiêu phát triển bền vững liên quan đến an toàn đường bộ, bao gồm cả mục tiêu 3.6 sau năm 2020 và để đặt mục tiêu giảm thiểu tử vong và thương tích nghiêm trọng, phù hợp với cam kết này, cho tất cả các nhóm người tham gia giao thông và đặc biệt là người đi đường dễ bị tổn thương như

người đi bộ, người đi xe đạp, người đi xe máy và người sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

(4) Kêu gọi các quốc gia thành viên và cộng đồng quốc tế giải quyết gánh nặng không thể chấp nhận được do thương tích tai nạn giao thông đường bộ đối với trẻ em và thanh thiếu niên là ưu tiên hàng đầu. Tăng cường cam kết chính trị, bằng cách đảm bảo rằng Chiến lược toàn cầu về sức khỏe phụ nữ, trẻ em và thanh thiếu niên đem lại các hành động cần thiết về an toàn đường bộ.

(5) Đảm bảo cam kết và trách nhiệm chính trị ở cấp cao nhất và thiết lập các chiến lược và kế hoạch hành động khu vực, quốc gia và địa phương cho an toàn đường bộ và đóng góp từ các cơ quan chính phủ khác nhau cũng như quan hệ đối tác đa ngành để đưa ra quy mô nỗ lực cần thiết ở khu vực, quốc gia và tiểu khu vực, cấp quốc gia để đạt được các mục tiêu phát triển bền vững. Các chiến lược và nỗ lực này là minh bạch và công khai.

(6) Khuyến khích các quốc gia thành viên tham gia các quy định pháp lý của Liên Hợp Quốc về an toàn đường bộ cũng như áp dụng, thực hiện và thúc đẩy các điều khoản hoặc quy định an toàn của họ và đảm bảo rằng các quy định pháp luật và tiêu chuẩn cho thiết kế và xây dựng đường, phương tiện và khai thác đường phù hợp với các nguyên tắc hệ thống an toàn và được thi hành đầy đủ.

(7) An toàn đường bộ và cách tiếp cận hệ thống an toàn là các yếu tố không thể thiếu trong sử dụng đất, thiết kế đường phố, quy hoạch và quản lý và khai thác hệ thống giao thông, đặc biệt đối với người đi đường dễ bị tổn thương và ở khu vực đô thị, bằng cách tăng cường năng lực thể chế liên quan đến luật an toàn đường bộ và thực thi pháp luật, phương tiện an toàn, cải thiện cơ sở hạ tầng, giao thông công cộng, cấp cứu y tế TNGT và cơ sở dữ liệu.

(8) Tăng tốc độ chuyển hướng sang các phương thức vận chuyển an toàn hơn, sạch hơn, tiết kiệm năng lượng hơn, giá cả phải chăng và thúc đẩy các hoạt động thể chất cao hơn như đi bộ và đi xe đạp cũng như việc sử dụng giao thông công cộng để đạt được sự phát triển bền vững.

(9) Khuyến khích phát triển, ứng dụng và triển khai các công nghệ tiên tiến và công nghệ tương lai cũng như các cải tiến khác để cải thiện khả năng tiếp cận và tất cả các khía cạnh của an toàn đường bộ từ phòng ngừa tai nạn đến ứng phó khẩn cấp và chăm sóc chấn thương, đặc biệt chú ý đến nhu cầu an toàn của những người tham gia giao thông dễ bị tổn thương nhất bao gồm người đi bộ, người đi xe đạp, người đi xe máy và người sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

(10) Đảm bảo tiếp cận kịp thời các dịch vụ chăm sóc sức khỏe và cấp cứu chất lượng cao dài hạn cho người bị thương và thừa nhận rằng một phản ứng sau tai nạn hiệu quả là những hỗ trợ tốt về mặt tinh thần, xã hội và pháp lý cho nạn nhân, người sống sót và cho gia đình họ.

(11) Tập trung vào quản lý tốc độ, bao gồm tăng cường thực thi pháp luật để ngăn chặn chạy quá tốc độ và áp dụng bắt buộc tốc độ giới hạn là 30 km/h ở những khu vực người tham gia giao thông dễ bị tổn thương và giao thông hỗn hợp, trừ khi có bằng chứng mạnh mẽ cho thấy tốc độ cao hơn là an toàn, lưu ý rằng những nỗ lực giảm tốc độ nói chung sẽ có tác động có lợi đến chất lượng không khí và biến đổi khí hậu cũng như rất quan trọng để giảm tử vong và thương tích do tai nạn giao thông đường bộ.

(12) Đảm bảo rằng tất cả các xe được sản xuất và bán ra thị trường vào năm 2030 đều được trang bị an toàn ở mức độ phù hợp và khuyến khích sử dụng các phương tiện có mức độ an toàn cao nhất có thể cung cấp.

(13) Đảm bảo rằng cách tiếp cận an toàn đường bộ tích hợp và tiêu chuẩn an toàn tối thiểu cho tất cả người tham gia giao thông là một yêu cầu chính trong cải thiện và đầu tư cơ sở hạ tầng đường bộ.

(14) Kêu gọi các doanh nghiệp và ngành công nghiệp thuộc mọi quy mô và lĩnh vực đóng góp vào việc đạt được các mục tiêu phát triển bền vững liên quan đến an toàn đường bộ bằng cách áp dụng các nguyên tắc hệ thống an toàn cho toàn bộ chuỗi giá trị của họ, bao gồm các hoạt động nội bộ trong suốt quá trình mua sắm, sản xuất và phân phối.

(15) Kêu gọi các tổ chức công cộng ở tất cả các cấp để mua các dịch vụ và phương tiện vận chuyển an toàn và bền vững. Khuyến khích khu vực tư nhân làm tương tự, bao gồm cả việc mua các đội xe an toàn và bền vững.

(16) Khuyến khích tăng cường đầu tư vào an toàn đường bộ, công nhận tỷ lệ hoàn vốn cao của các dự án và chương trình phòng chống thương tích đường bộ và cần thiết phải tăng cường các hoạt động để đáp ứng các mục tiêu phát triển bền vững liên quan đến an toàn đường bộ.

(17) Nhấn mạnh tầm quan trọng của việc theo dõi và báo cáo tiến trình đạt được các mục tiêu chung của chúng ta và khi phù hợp các Mục tiêu Hiệu suất An toàn Đường bộ Tự nguyện được các Quốc gia Thành viên đồng ý và kêu gọi Tổ chức Y tế Thế giới tiếp tục thu thập, xuất bản và phổ biến dữ liệu thông qua một loạt các Báo cáo Tình trạng Toàn cầu về An toàn Đường bộ, tận dụng những nỗ lực hiện có phù hợp bao gồm cả những quan sát an toàn đường bộ

khu vực để hài hòa và làm cho dữ liệu an toàn đường bộ có sẵn và có thể so sánh được.

(18) Kêu gọi Tổ chức Y tế Thế giới chuẩn bị kiểm kê các chiến lược và sáng kiến đã được chứng minh từ nhiều quốc gia thành viên đã giảm thành công tử vong ở các quốc gia thành viên. Một báo cáo nên được chuẩn bị để xuất bản vào năm 2024.

Đồng thời Nhóm chuyên gia chuyên sâu về ATGT đã kiến nghị 09 nhóm giải pháp để thực hiện thập kỷ thứ hai " Thập kỷ hành động về an toàn đường bộ toàn cầu" để đạt được mục tiêu "đến năm 2030 giảm một nửa số người chết và số người bị thương do tại nạn giao thông đường bộ so với năm 2020", bao gồm:

(1) Các doanh nghiệp và các xí nghiệp áp dụng hệ thống an toàn[16] cho các hoạt động của mình như chính sách về sức khỏe và an toàn đối với cán bộ và người lao động; quy trình và chính sách trong toàn bộ các công đoạn của chuỗi cung ứng gồm hệ thống sản xuất, vận chuyển và phân phối sản phẩm. Hàng năm có báo cáo công khai về ATGT của doanh nghiệp và các xí nghiệp.

(2) Các cơ quan nhà nước và các doanh nghiệp tư nhân ưu tiên vấn đề ATGT theo hướng tiếp cận Hệ thống an toàn trong tất cả các quyết định có liên quan, bao gồm cả các yêu cầu về an toàn khi mua sắm phương tiện và sử dụng các dịch vụ vận tải; các yêu cầu an toàn khi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ; các chính sách và điều hành an toàn hệ thống giao thông công cộng và các phương tiện vận tải thương mại.

(3) Lập quy hoạch đô thị và giao thông vận tải theo hướng chuyển loại hình đi lại sang các loại hình sạch hơn, an toàn hơn và giá cả phải chăng kết hợp với các hoạt động thể chất cao hơn như đi bộ, đi xe đạp và sử dụng phương tiện công cộng.

(4) Các cơ quan quản lý đường bộ, chính quyền địa phương và người dân thường xuyên kiểm tra và cải tạo các điểm rủi ro tiềm ẩn TNGT bảo đảm ATGT cho trẻ em trên các tuyến đường từ nhà đến trường và từ trường về nhà theo hướng tiếp cận Hệ thống an toàn, đặc biệt trẻ em đi bộ và đi xe đạp.

(5) Chính phủ và các cơ quan quản lý đường bộ ưu tiên bảo đảm đủ nguồn lực để nâng cấp, cải tạo hệ thống KCHT giao thông đường bộ theo hướng các tuyến đường bao dung thích ứng với phương pháp tiếp cận Hệ thống an toàn.

(6) Chính phủ và các doanh nghiệp sản xuất, cung ứng phương tiện giao thông ra thị trường phải đảm bảo phương tiện đạt mức độ an toàn cao nhất có thể.

[16] Hệ thống quản lý an toàn đường bộ ISO 39001 và Hệ thống tiếp cận an toàn

(7) Các cơ quan nhà nước và các doanh nghiệp thực hiện chính sách "không vượt quá tốc độ cho phép" trong cơ quan, đơn vị bảo đảm giảm tốc độ tương ứng với hướng tiếp cận Hệ thống an toàn.

(8) Thiết lập khu vực tốc độ giới hạn 30 Km/h tại các khu vực giao thông hỗn hợp, cổng trường học, bệnh viện .v.v.

(9) Đẩy mạnh ứng dụng các công nghệ mới đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, bao gồm nhưng không giới hạn ở các thiết bị cảm biến, kết nối và trí tuệ nhân tạo, chính phủ khuyến khích các tập đoàn phát triển, ứng dụng và triển khai các công nghệ hiện tại và tương lai để cải thiện tất cả các khía cạnh của an toàn đường bộ từ phòng ngừa tai nạn đến ứng phó khẩn cấp và chăm sóc chấn thương, đặc biệt chú ý đến nhu cầu an toàn và các điều kiện xã hội, kinh tế và môi trường ở các quốc gia thu nhập thấp và trung bình.

2.1.3. Những bài học kinh nghiệm nước ngoài

Một số bài học kinh nghiệm nước ngoài trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, như sau:

Quản lý an toàn giao thông

Trong tổng số 175 quốc gia báo cáo, có 140 quốc gia có chiến lược quốc gia về bảo đảm ATGT Đường bộ, trong đó có 132 quốc gia chiến lược đã có kinh phí thực hiện, 109 quốc gia có mục tiêu quốc gia về giảm số người chết do TNGTĐB.

Trong phần lớn các quốc gia báo cáo (161) có thành lập các cơ quan lãnh đạo về ATGT, nhưng chỉ có 129 quốc gia có cấp kinh phí hoạt động cho cơ quan này. Trong các quốc gia có cơ quan lãnh đạo này thì có 159 nước cơ quan này có chức năng phối hợp, 144 quốc gia cơ quan này có chức năng theo dõi tình hình ATGTĐB và 149 quốc gia cơ quan này có cả chức năng ban hành và sửa đổi quy phạm pháp luật.

Quy định pháp luật về các yếu tố rủi ro liên quan đến hành vi người tham gia giao thông gồm : (1) chạy quá tốc độ; (2) sử dụng rượu bia; (3) đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy; (4) thắt dây an toàn và (5) hệ thống ghế ngồi an toàn cho trẻ em, trong đó:

- Có 123 quốc gia (khoảng 6 tỷ người) có luật quy định liên quan đến ít nhất một yếu tố rủi ro liên quan đến hành vi người tham gia giao thông, trong đó, 45 quốc gia có quy định liên quan đến một yếu tố, 31 quốc gia có quy định liên quan đến hai yếu tố, 22 quốc gia có quy định liên quan đến ba yếu tố, 20 quốc gia có quy định liên quan đến bốn yếu tố và chỉ có 05 quốc gia có quy định liên quan đến năm yếu tố.

- Từ năm 2014, đã có 22 quốc gia ban hành luật quy định về ít nhất một yếu tố rủi ro. Trong đó, 10 quốc gia ban hành luật liên quan đến yếu tố lái xe sử dụng rượu bia, 05 quốc gia ban hành luật liên quan đến đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy, 04 quốc gia ban

hành luật liên quan đến hệ thống ghế an toàn cho trẻ em khi ngồi trong ô tô và 03 quốc gia ban hành luật quy định về thắt dây an toàn.

Về tốc độ:

- 46 quốc gia (3 tỷ người) có luật quy định về tốc độ giới hạn phù hợp.

- Tăng 1% tốc độ trung bình sẽ làm tăng 4% số người chết và tăng 3% số người bị thương do TNGTĐB.

- Giảm 5% tốc độ trung có thể giảm 30% số người chết do TNGTĐB.

Lái xe sử dụng rượu bia:

- 45 quốc gia (2,3 tỷ người) có luật quy định về lái xe sử dụng rượu bia khi tham gia giao thông phù hợp (với bài học kinh nghiệm).

- Có khoảng 5-35% số người chết do lái xe sử dụng rượu bia tham gia giao thông gây TNGT.

- Giảm nồng độ cồn trong máu 0,1 – 0,05 g/dl có thể làm giảm 6-18% số người chết do TNGTĐB có liên quan đến lái xe sử dụng rượu bia gây TNGT.

Đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô, xe máy:

- 49 quốc gia (2,7 tỷ người) có luật quy định đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô, xe máy phù hợp.

Thắt dây an toàn:

- 105 quốc gia (5,3 tỷ người) có luật quy định về thắt dây an toàn phù hợp.

Ghế ngồi an toàn cho trẻ em:

- 33 quốc gia (652 triệu người) có luật quy định về ghế an toàn cho trẻ em phù hợp.

Các yếu tố khác (lái xe mất tập trung):

- 150 quốc gia có quy định cấm sử dụng điện thoại di động khi lái xe.

- 75 quốc gia báo cáo có kiểm tra lái xe sử dụng ma túy, chất gây nghiện.

- **Thiết lập các mục tiêu quốc gia về an toàn giao thông**

Thụy Điển với "Tầm nhìn không tai nạn" – Vision Zero.

Năm 1997, Quốc hội Thụy Điển thông qua "Vision Zero" - một mục tiêu chiến lược an toàn giao thông dựa trên bốn nguyên tắc, gồm:

- *Đạo đức:* Sức khỏe và mạng sống của con người là tối quan trọng do đó chúng phải được ưu tiên hơn việc đi lại và các mục tiêu khác của hệ thống giao thông vận tải đường bộ.

- *Trách nhiệm:* Các cơ quan, tổ chức, cá nhân chuyên môn có trách nhiệm bảo đảm an toàn của hệ thống giao thông vận tải. Người tham gia giao thông có trách nhiệm tuân thủ các quy tắc, quy định. Nếu người tham gia giao thông không theo được các quy tắc, quy định thì trách nhiệm ngược trở lại thuộc các cơ quan, tổ chức và cá nhân chuyên môn.
- *Triết lý an toàn:* Người tham gia giao thong không thể tránh được không có lỗi. Do đó hệ thống giao thông vận tải đường bộ phải thích ứng và giảm thiểu thiệt hại nếu người tham gia giao thông có lỗi.
- *Thay đổi tư duy:* Các cơ quan, tổ chức nhà nước có trách nhiệm đối với hệ thống giao thông vận tải đường bộ phải làm hết sức mình để đảm bảo sự an toàn cho tất cả người tham gia giao thông và mỗi người tham gia giao thông phải sẵn sàng thay đổi để đạt được sự an toàn khi tham gia giao thông.

Với tầm nhìn như vậy, Thụy Điển đã tăng cường nghiên cứu và thay đổi hệ thống thiết kế đường mới, đặc biệt là đường ô tô 2 làn xe được mở rộng giải phân cách giữa và lắp đặt rào chắn bằng dây thép để tránh các TNGT đối đầu.

Hà Lan với mục tiêu "An toàn bền vững" – Sustainable Safety

Dựa trên quan điểm hậu quả của TNGT do lỗi và tính dễ tổn thương của con người có thể giảm thiểu được. Việc thực hiện "An toàn bền vững" dựa trên 05 nguyên tắc chính:

- Cần phân rõ chức năng của đường trong mạng lưới như đường chính, đường gom, đường nhánh.

- Đảm bảo dòng giao thông đồng nhất về tốc độ và hướng di chuyển. Giao thông hỗn hợp chỉ được bố trí ở những khu vực tốc độ lưu thông phương tiện thấp (Khu vực 30 km/h). Nếu tốc độ cao (60 km/h trở lên) phải phân tách các thành phần tham gia giao thong có tốc độ khác nhau.

- Thiết kế và xây dựng các tuyến đường bao dung với các giải pháp giảm thiểu thiệt hại của các tai nạn giao thông do lỗi của người tham gia giao thông.

- Người tham gia giao thông cần phải đủ năng lực tự đánh giá khả năng của mình khi tham gia giao thông.

- **Cam kết chính trị mạnh mẽ của các lãnh đạo quốc gia**

Bài học kinh nghiệm của các nước Châu Âu là phải có cam kết chính trị mạnh mẽ của các lãnh đạo quốc gia như Tổng thống hay Thủ tướng. Việc có cam kết chính trị mạnh mẽ mới bảo đảm được hệ thống chính trị và toàn xã hội tham gia công tác bảo đảm an toàn giao thông.

Kinh nghiệm của Pháp là một ví dụ điển hình. Trong nhiệm kỳ thứ 2 của Tổng thống Jacques Chirac, ông đã tuyên bố "cuộc chiến chống lại tình trạng vi phạm giao thông đường bộ" đồng thời với nó là một loại các giải pháp đồng bộ đi đầu là việc thiết lập hệ thống quản lý, xử phạt vi phạm tốc độ tự động. 1.000 điểm cố định được lắp đặt camera tốc độ và 500 điểm camera tốc độ di động tập trung ở các điểm có mức độ rủi ro TNGT cao. Kết quả trong vòng 3 năm đã giảm 75% số vụ TNGT thương tích và giảm 35% số người chết do TNGT trong vòng 5 năm sau khi lắp đặt hệ thống.

- **Xây dựng hệ thống báo cáo TNGT**

Ban hành định nghĩa về chết do TNGT đường bộ

Hiện nay trên thế giới thiếu một định nghĩa chuẩn mực về thế nào là tử vong do TNGT ĐB do các nước có điều kiện xã hội khác nhau, thu nhập khác nhau. Theo Công ước Giao thông đường bộ (Công ước Viên 1968) định nghĩa về chết do TNGT là bị chết là trong vòng 30 ngày kể từ khi xảy ra tai nạn. Tuy nhiên, nhiều nước vẫn không thống kê theo quy ước này mà theo các quy định riêng của nước mình.

Báo cáo Thực trạng toàn cầu về ATGT ĐB của Tổ chức Y tế thế giới năm 2013 (WHO) cũng đã đề cập đến vấn đề này và WHO khuyến cáo sử dụng định nghĩa của thương tích ATGT ĐB là "bất kỳ người nào chết ngay hoặc chết trong vòng 30 ngày do hậu quả của một tai nạn thương tích giao thông đường bộ". Lựa chọn 30 ngày là dựa trên cơ sở nghiên cứu chỉ ra rằng phần lớn những người chết do hậu quả của một vụ tai nạn không qua khỏi trong vòng 30 ngày. Các khoảng thời gian thường được các nước sử dụng trong các định nghĩa tử vong liên quan đến TNGT ĐB thường dao động từ "chết tại hiện trường của vụ va chạm xe" qua thời gian 07 ngày và thời gian 30 ngày. Báo cáo của WHO năm 2013 cũng chỉ ra rằng toàn cầu có 80/178 quốc gia sử dụng định nghĩa 30 ngày cho tử vong giao thông đường bộ. Đối với khu vực Châu Âu, Hội nghị các Bộ trưởng Giao thông vận tải chuẩn hóa các yếu tố tử vong do va chạm đường bộ là 30 ngày. WHO khi tiến hành so sánh thực trạng ATGT ĐB của các nước đã sử sụng các nhân tố điều chỉnh (các hệ số điều chỉnh) để khắc phục sự khác nhau về định nghĩa tử vong do TNGT ĐB.

Theo báo cáo "Báo cáo thực trạng an toàn cầu về giao thông đường bộ năm 2015" của Tổ chức Y tế Thế giới năm 2015 thống kê cho thấy trên thế giới hiện phần lớn các quốc gia (100/178 quốc gia) sử dụng định nghĩa người bị chết do TNGT là chết trong vòng 30 ngày kể từ khi xảy ra tai nạn. Một số quốc gia khác định nghĩa thời gian chết do TNGT là chết trong vòng 01 ngày, 02 ngày, 07 ngày, 03 tháng, cá biệt có quốc gia là 365 ngày. Còn lại khoảng 25% các quốc gia không có quy định.

- Tại Châu Âu hầu hết các nước hầu hết đều sử dụng định nghĩa tử vong do ATGT đường bộ là chết trong vòng 30 ngày (47/52 quốc gia).

- Tại Châu Á, từ năm 2013 trở lại đây, nhiều nước chuyển từ thống kê tử vong do tai nạn giao thông là chết tại hiện trường, chết trong vòng 07 ngày sang chết trong vòng 30 ngày. Tại Đông Nam Á, hiện có 07 trong 11 nước sử dụng định nghĩa chết trong vòng 30 ngày (Indonesia, Malaysia, Singapore, Brunei, Cămpuchia, Myanmar, Philippines), còn 04 quốc gia sử dụng các định nghĩa khác (Thái Lan, Đông Timor: chết trong vòng 01 ngày; Lào: trong thời gian 03 tháng).

- Công ước Viên về GTĐB năm 1968 có 85 nước thành viên tham gia trong đó Đông Nam Á có 04 nước (Indonesia, Phiplipine, Thái Lan, Việt Nam (2014) khuyến nghị sử dụng định nghĩa về chết do TNGT là chết trong 30 ngày kể từ ngày bị tai nạn.

Bảng 2.1-1. Quy định thời gian tử vong do TNGT của các nước trên thế giới

TT	Thời gian	Quốc gia áp dụng	Số nước
1	Trong 01 ngày	Nhật Bản, Thái Lan, Pakistan, Bangladesh, Thổ Nhĩ Kỳ, Đông Timor, Pakistan, Nambia, Madagaska, Kiribati, Guatamela, Ai Cập, Chile, Cộng hòa Trung Phi, Burkina Faso, Bolivia	16
2	Trong 02 ngày	Libia, Guinea	02
3	Trong 07 ngày	Trung Quốc, Azerbaijan, Turkmenistan, Togo, Tajikstan, Congo, Cộng hòa Chad, Benin	08
4	Trong 30 ngày	Anh, Pháp, Đức, Áo, Thụy Điển, Thụy Sĩ, Nauy, Đan Mạch, Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha, Italia, Phần Lan, Romani, Canada, Mỹ, Paraguay, Úc, Indonesia, Malaysia, Singapore, Brunei, Cămpuchia, Myanmar, Philippines, A Rập Saudi, Bhutan, Armenia	27
5	Trong 365 ngày	Babardos, Bahamas, Costaria, Cuba, Uganda, Botswana	06

Nguồn: Global Status Report on Road Safety 2015-WHO

Ứng dụng công nghệ mới xây dựng phương pháp phân tích và thống kê TNGT đường bộ

Hệ thống thống kê TNGT đường bộ cần phải được tích hợp cả số liệu từ bệnh viện và gia đình. Điều này đảm bảo số người chết do TNGT đường bộ trong vòng 30 ngày kể từ thời điểm xảy ra TNGT được ghi nhận đầy đủ.

Hiện nay hệ thống thu thập số liệu TNGT iMAAP được sử dụng phổ biến trên thế giới.

- **Chương trình đánh giá an toàn đường bộ toàn cầu**

Chương trình đánh giá an toàn đường bộ toàn cầu (The International Road Assessment Programme - iRAP) được thành lập năm 2006 tại Anh. Hiện nay có các chương trình khu vực, gồm: EuroRAP, usRAP, AusRAP, KiwiRAP, ChinaRAP, IndiaRAP, BrasilRAP, SARAP, ThaiRAP, MyRAP. Với mục tiêu nhằm đánh giá những điểm yếu về an toàn của mạng đường bộ từ đó đề xuất kế hoạch và các giải pháp cải tạo một cách tập trung, trọng điểm để đạt lợi ích cao nhất dựa trên bằng chứng.

Trong 12 mục tiêu mới của Liên hiệp quốc về thực hiện an toàn giao thông đường bộ toàn cầu, có:

Mục tiêu 3: Đến năm 2030, tất cả các tuyến đường bộ xây dựng mới phải đạt tiêu chuẩn an toàn từ 3 sao trở lên cho tất cả các đối tượng tham gia giao thông.

Mục tiêu 4: Đến năm 2030, 75% các tuyến đường hiện hữu phải đạt tiêu chuẩn an toàn từ 3 sao trở lên cho tất cả các đối tượng tham gia giao thông.

Nếu thực hiện được mục tiêu này thì dự tính có thể cứu được 467.000 người chết do TNGT ĐB hàng năm và 100 triệu người bị chết và bị thương nghiêm trọng do TNGT ĐB trong khoảng 20 năm vòng đời của dự án. Nếu tất cả các quốc gia giành khoảng 0,1 – 0,2 % GDP hàng năm đầu tư cải tạo điều kiện an toàn của đường từ nay đến năm 2030 thì sẽ có kết quả đáng kinh ngạc với lợi ích thu được khoảng 08 USD trên 01 USD đầu tư.

Theo ước tính của iRAP ước tình cho Việt Nam đảm bảo đến năm 2030 75% đường đi lại đạt tiêu chuẩn an toàn từ 3 sao trở lên thì giai đoạn 2020 – 2030 cần 3,812 tỷ USD, trung bình hàng năm giành 0,12% GDP sẽ thu được lợi ích ước tình là 82,420 tỷ USD, tỷ lệ lợi ích – chi phí (B/C) đạt 22.

Chương trình đánh giá an toàn đường bộ toàn cầu đã được triển khai thực hiện tại 102 quốc gia. Trên 1,4 triệu km đường lập bản đồ rủi ro và trên 1 triệu km đường hiện đang được thực hiện đánh giá xếp hạng sao thường xuyên. Trên cơ sở kết quả đánh giá xếp hạng sao, 24,5 tỷ USD đã được đầu tư cả tạo ở các nước thu nhập thấp và trung bình và 43,7 tỷ USD đã được đầu tư cả tạo ở các nước thu nhập cao.

Trung Quốc: Thông qua chương trình "An toàn đường cao tốc để nâng niu cuộc sống" của Bộ Giao thông vận tải, ước tính khoảng 105.000 km đường có nguy cơ TNGT cao đã được nâng cấp ở Trung Quốc. 2,5 tỷ USD đã được đầu tư vào các biện pháp cải thiện an toàn.

Ấn Độ: IndiaRAP là chương trình đánh giá đường bộ được hỗ trợ bởi nhiều tổ chức dành cho Ấn Độ. Đây là sự hợp tác giữa iRAP và Viện Phát triển Giao thông Châu Á (AITD), được hỗ trợ rộng rãi bởi FedEx Express cùng với chính phủ, chính quyền các bang và Ngân hàng Thế giới. Các khoản đầu tư để cải thiện nhiều con đường của Ấn Độ đã và đang được thực hiện với nguồn kinh phí hơn 5,4 tỷ USD.

Mexico: Đã nâng cấp 17% mạng lưới đường (42.800 km) từ 1 hoặc 2 sao lên 3 sao hoặc tốt hơn. Điều này đã dẫn đến việc giảm đáng kể số tử vong và thương tích nghiêm trọng do TNGT trên toàn mạng lưới.

Vương quốc Anh: Đã đặt mục tiêu 90% mạng lưới đường bộ đạt 3 sao trở lên và hiện đang tăng cường đầu tư "Đường ô tô thông minh". Đã đầu tư, nâng cấp 50 tuyến đường có độ rủi ro TNGT cao nhất dựa trên bản đồ rủi ro, xếp hạng sao.

Nhật Bản

Để cải thiện tình hình ATGT vốn đang có chiều hướng đi xuống, Chính phủ Nhật Bản đã ban hành Luật ATGT vào năm 1970 với các biện pháp siết chặt quản lý phương tiện cá nhân. Cùng với việc thành lập chương trình ATGT cơ bản FTSP, số người chết do TNGT đã giảm đi đáng kể, từ 16.756 vụ năm 1970 xuống còn 8.466 vụ vào năm 1979.

Dựa trên các chương trình ATGT cơ bản, Chính phủ Nhật Bản đã ban hành nhiều nguyên tắc cơ bản đối với giao thông trên đường. Các nguyên tắc cơ bản sẽ được đánh giá và phân tích sau một chu kỳ 5 năm áp dụng. Dựa trên các đánh giá, các cơ quan có thẩm quyền và các nhà nghiên cứu sẽ tập hợp dữ liệu để cải thiện và đưa ra mục tiêu mới cho chu kỳ tiếp theo.

Cơ sở hạ tầng giao thông an toàn:

Các tuyến đường bộ luôn có làn ưu tiền dành cho xe buýt, cùng với ý thức tốt của những người tham gia gia thông nên việc chen làn, vượt làn hầu như không xảy ra. Do đó, việc tắc đường ở Nhật Bản hầu như rất hiếm, nếu có xảy ra thì cũng không quá 30 phút và các phương tiện vẫn có lối thoát.

Tiến hành cải tạo các tuyến đường sẵn có, phân chia làn đường cho xe chạy và lề đường cho người đi bộ, ưu tiên mở rộng, cải tạo các tuyến đường có tỷ lệ tai nạn cao. Sau một thời gian áp dụng việc nâng cấp lề đường, số vụ TNGT đã giảm đi 2/3 so với thời điểm trước khi áp dụng. Ngoài việc nâng cấp, cải tạo cơ sở hạ tầng giao thông sẵn có, Nhật Bản còn áp dụng công nghệ vào quản lý giao thông, trong đó có sử dụng hệ thống giao thông thông minh ITS (số vụ TNGT tại QL25 của Nhật Bản đã giảm đến 70% sau khi hệ thống cảnh bảo nguy hiểm thông minh được lắp đặt tại các đường cua nguy hiểm trên tuyến đường này).

Đường bộ cao tốc tại Nhật Bản được xây dựng từ năm 1961 và đến nay đã đưa vào sử dụng khai thác 8.050km. Hầu hết hệ thống đường bộ cao tốc có 4 làn xe, giới hạn tốc độ trung bình là 100km/h. Mặt đường làm bằng vật liệu nhựa có khả năng thoát nước tốt, giảm tiếng ồn và cải thiện độ an toàn khi đi với tốc độ cao. Sử dụng vạch kẻ đường có khả năng phát sáng vào ban đêm, dải phân cách có gờ tạo tiếng rung khi đi qua. Kẻ mũi tên dẫn hướng trên mặt đường, đặt các biển chỉ dẫn ở vị trí dễ thấy để ngăn ngừa lái xe đi sai đường. Trong các hầm đường bộ cao tốc đều có biển và đèn chỉ dẫn thoát hiểm nổi bật. Có hệ thống biển báo tốc độ điện tử và cả người hướng dẫn giao thông tại các vị trí nguy hiểm. Xây dựng thêm các nút giao thông minh có khả năng kết nối với khu dịch vụ, đỗ xe, kết nối tuyến chính với chi phí rẻ, hoạt động hiệu quả.

Giáo dục ATGT:

Nhật Bản được mệnh danh là quốc gia có hệ thống giao thông an toàn nhất trên thế giới và người dân có ý thức cao khi tham gia giao thông. Để làm được như vậy, một trong những giải pháp được Nhật Bản chú trọng là giáo dục ATGT cho trẻ em để xây dựng cho các em ý thức ngay từ nhỏ. Trẻ em Nhật Bản được phổ cập kiến thức ATGT ngay từ bậc tiểu học, với nội dung linh hoạt, tùy theo tình hình thực tế tại địa phương. Chẳng hạn như ở Kyoto, nơi học sinh tiểu học chủ yếu di chuyển bằng xe đạp, các em sẽ phải hoàn thành một khóa học về ATGT để được cấp bằng lái xe đạp. Còn ở Tokyo, các em học sinh cấp 1, cấp 2 được bố mẹ cho tự đi học bằng tàu điện ngầm, xe buýt nên việc giáo dục ATGT khi sử dụng các phương tiện công cộng là rất cần thiết.

Hầu hết các địa phương đều ban hành các kế hoạch đảm bảo ATGT trong vòng 5 năm và các kế hoạch này luôn luôn lấy công tác giáo dục pháp luật giao thông làm trọng tâm. Cứ 2 lần một năm, Chính phủ Nhật Bản lại phát động chiến dịch tuyên truyền ATGT kéo dài 10 ngày trên quy mô toàn quốc nhằm nhắc nhở, khuyến khích người dân tham gia giao thông an toàn. Không chỉ được học ở trường lớp, trẻ em Nhật Bản còn được giáo dục ATGT ngay trong cuộc sống thường ngày. Nhiều doanh nghiệp của Nhật Bản rất quan tâm đến giáo dục ATGT cho trẻ em. Một công ty vận chuyển lớn của Nhật Bản thường xuyên mở những lớp học ATGT miễn phí cho trẻ em tại hơn 1.000 địa điểm trên khắp Nhật Bản mỗi năm.

Trong những năm gần đây, ở Nhật Bản nở rộ một phong trào giáo dục ATGT kiểu mới, đó là mở các trường dạy lái đặc biệt cho trẻ em. Những trường lái này cung cấp cho các em tất cả các kiến thức lý thuyết, thực hành cần thiết để đảm bảo an toàn trên đường và ai hoàn thành khóa học sẽ được cấp bằng lái như người lớn.

- **Trung Quốc**

Phát triển và hoàn thiện hệ thống giao thông công cộng:

Các thành phố lớn ở Trung Quốc đầu tư và khuyến khích phát triển hệ thống tàu điện ngầm. Tính đến thời điểm hiện tại có khoảng 30 thành phố lớn của Trung Quốc như Bắc Kinh, Thượng Hải, Trùng Khánh... đã có hệ thống tàu điện ngầm, phương tiện này đóng vai trò quan trọng trong việc giải quyết áp lực giao thông đô thị cho các thành phố này.

Chỉ tính riêng Bắc Kinh – thành phố có khoảng 22 triệu dân, hiện nay đã có 19 tuyến tàu điện ngầm với tổng chiều dài 547 km, đáp ứng lượng vận chuyển trung bình hơn 10 triệu lượt khách/ngày. Ngoài tàu điện ngầm, hệ thống xe buýt cũng được chú trọng.

Các thành phố lớn của Trung Quốc đều chú trọng phát triển hệ thống xe buýt và xây dựng làn đường riêng, làn đường ưu tiên cho phương tiện giao thông này. Tại Bắc Kinh, có 1.200 tuyến xe buýt đáp ứng được lượng vận chuyển hơn 12 triệu lượt khách/ngày. Do di chuyển bằng hệ thống công cộng đơn giản, thuận tiện và giá thành rẻ đã khiến nhiều người lựa chọn các phương tiện giao thông này.

Cấm xe máy và hạn chế xe ô tô cá nhân:

Hiện nay, tại các thành phố lớn của Trung Quốc hầu như đã cấm hẳn xe máy, xe ô tô cá nhân cũng bắt đầu bị hạn chế. Nhiều nơi ở Trung Quốc đã thực hiện thông qua biện pháp bốc thăm được biển số xe mới được mua xe để hạn chế lượng xe lưu hành trên đường phố.

Bên cạnh đó, việc bố trí hợp lý các loại hình giao thông công cộng gần nhau để nâng cao tính tiện dụng càng khiến người dân lựa chọn sử dụng giao thông công cộng. Các bãi xe đạp công cộng (bikeshare) được đặt ngay gần các trạm xe buýt hay ga tàu điện ngầm. Sau khi sử dụng xong xe đạp, người dân có thể bấm khóa rồi để gọn bên đường, sẽ có nhân viên thu gom đưa về bãi xe đạp công cộng gần đó. Mức phí sử dụng loại hình xe đạp công cộng gần như chỉ là tượng trưng, nhiều thời điểm trong năm còn được miễn phí hoàn toàn.

Quy định xử phạt nghiêm:

Với hệ thống camera giám sát giao thông phủ khắp thành phố, người tham gia giao thông nếu vi phạm sẽ bị hệ thống này ghi lại và gửi thông báo đến tận nhà nên hình thức xử phạt các lỗi vi phạm giao thông hầu hết là phạt nguội. Chính vì thế khi đến các thành phố ở Trung Quốc chúng ta sẽ thấy lực lượng cảnh sát giao thông chủ yếu là làm nhiệm vụ phân làn, điều tiết giao thông hoặc xử lý những sự vụ nghiêm trọng, cố tình chứ ít khi trực tiếp xử phạt những lỗi vi phạm thông thường.

- **Hàn Quốc**

Ứng dụng giao thông thông minh:

Tại Hàn Quốc người dân sử dụng hệ thống TOPIS, hệ thống này tập hợp đầy đủ các dữ liệu từ nhiều nguồn khác nhau, bao gồm: Dịch vụ quản lý xe buýt, hệ thống thẻ giao thông công cộng, hệ thống thu vé tự động, hệ thống phát thanh truyền hình giao thông, cảnh sát và Ủy ban Giao thông đường bộ (KoRoad) để giám sát và quản lý tất cả tình hình giao thông ở Seoul. Hệ thống giúp cho người dân có thể kiểm tra tình trạng giao thông hiện tại, vị trí tắc đường, vị trí các bãi đỗ xe gần đó hay những tai nạn khẩn cấp,… đồng thời, cung cấp thông tin về các tuyến xe buýt, tàu điện ngầm và xe đạp cùng bản đồ trực quan dành cho người tham gia giao thông.

Tất cả các thông tin về phương tiện giao thông đều được số hóa. Tiêu biểu có thể kể đến việc hoàn thành lắp đặt internet cáp quang tốc độ cao trên 3.500km đường cao tốc năm 2011 đã tạo nên một mạng lưới giao thông thông minh quốc gia. Hệ thống vận hành và thông tin giao thông Seoul TOPIS cung cấp đầy đủ dữ liệu từ các nguồn khác nhau, bên cạnh đó còn có những ứng dụng tiện lợi trên điện thoại như ứng dụng "Subway Navigation" và "Seoul Bus" cho phép người dùng ước tính thời gian tàu, xe đến, thời gian di chuyển dự kiến, vị trí các ga tàu điện hoặc trạm xe buýt gần nhất. Các ga tàu điện ngầm và trạm xe buýt chính ở Seoul đều được trang bị màn hình LED hiển thị thời gian đến dự kiến của tàu điện ngầm và xe buýt

Có tới 17 triệu phương tiện giao thông tại Seoul đăng kí vào hệ thống định vị vệ tinh GPS nên những người vận hành luôn nhận được thông tin về lưu lượng giao thông theo từng giờ trên các tuyến đường. Dựa vào các thông tin này hệ thống đèn tín hiệu cũng có thể tự thay đổi theo mật độ của các phương tiện giao thông.

Thẻ giao thông T-Money được sử dụng phổ biến tại đây. Thay vì mua vé lẻ bằng tiền mặt khi thanh toán bằng thẻ này sẽ rẻ hơn. Hơn nữa khách hàng có thể chuyển xe buýt, tàu điện mà không bị tính thêm phí. T-Money còn có thể được dùng thanh toán tại hầu hết các cửa hàng tiện lợi, các siêu thị giảm giá hay thanh toán tiền taxi.

Không chỉ quan tâm đến sự tiện lợi, Hàn Quốc còn rất quan tâm đến sự an toàn của người dân khi tham gia giao thông. Phụ nữ dùng taxi về nhà muộn có thể dùng smartphone để quét thẻ giao tiếp trường gần (NFC) gắn ở sau lưng ghế hành khách để truyền thông tin về số taxi, thời gian và địa điểm lên xe cũng như một số loại thông tin khác tới tổng đài giám sát. Đối với những hành khách đi tàu điện ngầm, Subway Safety Guard là một ứng dụng rất hữu ích trên di động, ứng dụng này sử dụng kết nối WIFI để báo cáo ngay lập tức những hành vi mất trật tự an ninh trên tàu điện tới cảnh sát.

Quy định pháp luật:

Luật Giao thông đường bộ sửa đổi của Hàn Quốc nhằm giúp trẻ em tại những khu vực có trường học được an toàn hơn và tăng cường các hình phạt đối với những người vi phạm, luật trên chính thức có hiệu lực từ ngày 25/3/2020. Cụ thể, tất cả các khu vực bảo vệ trẻ em xung quanh các trường mẫu giáo và trường tiểu học trên toàn đất nước Hàn Quốc sẽ bắt buộc phải lắp đặt các camera giám sát tốc độ và đèn giao thông. Khung hình phạt đối với những người vi phạm Luật Giao thông sẽ được tăng lên và có thể nặng như án tù chung thân. Theo Luật Giao thông đường bộ sửa đổi, những tài xế gây ra các vụ tai nạn làm trẻ em dưới 13 tuổi tử vong có thể bị phạt tù với thời gian kéo dài hơn 3 năm hoặc tù chung thân. Trong khi đó, những lái xe gây ra các vụ tai nạn làm trẻ em bị thương có thể bị xử phạt hành chính tới 30 triệu won (24.000 USD) hoặc bị phạt tù từ 1 tới 15 năm.

Chính phủ Hàn Quốc đã có kế hoạch chi 206 tỷ won (hơn 160 triệu USD) trong năm nay để lắp đặt hơn 2.000 thiết bị giám sát giao thông không người lái và 2.146 đèn giao thông tại những khu vực có trường học trên toàn quốc

Quy định xử phạt hành vi điều khiển phương tiện sau khi uống rươu, bia ngày càng được thắt chặt hơn. Nồng độ cồn tiêu chuẩn giảm xuống từ 0.05% xuống còn 0.03%, quy định nồng độ cồn để tịch thu bằng lái giảm từ 0.1% xuống còn 0.08%. Thêm vào đó, trước kia người lái xe sau khi uống rượu, bia bị bắt tới lần thứ 3 sẽ bị ngồi tù từ 1-3 năm hoặc bị phạt 10 triệu KRW (tương đương 8.800 USD) nhưng từ năm 2019, chỉ càn bị bắt từ lần thứ hai có thể bị phạt tù 2-5 năm hoặc phạt 2 triệu KRW.

Kiểm soát, xử lý vi phạm:

Hệ thống camera được bố trí dày đặc trên các đường phố để giám sát mọi tình huống giao thông. Các camera hoạt động với internet tốc độ cao sẵn sàng ghi lại mọi tình huống vi phạm giao thông để xử lí "phạt nguội". Khi có vi phạm, hệ thống sẽ ghi lại thông tin về chiếc xe từ các thông tin về chủng loại phương tiện, biển số, hệ thống quản lý phương tiện sẽ truy xuất lập tức ra được tên, địa chỉ, số thẻ căn cước của chủ sở hữu phương tiện, thậm chí là số khung, số máy, ngày đăng ký, màu sơn, ngày sang tên gần nhất từ ai sang ai…sau đó gửi thông báo nộp phạt tới nhà của chủ xe.

Hầu hết các giao dịch tài chính Hàn Quốc đều dùng dịch vụ ngân hàng và thanh toán trực tuyến. Cảnh sát chỉ cần nhập tên, số thẻ căn cước là có thể xác định tài khoản của chủ phương tiện, nếu không nộp phạt tài khoản ngân hàng của chủ xe sẽ bị phong tỏa, không thể chi tiêu. Cảnh sát giao thông Hàn Quốc cũng được trao quyền xử lí mạnh tay với những hành vi cố tình chống đối.

- **Singapore**

Với diện tích đất hẹp, mật độ dân số bình quân cao nhất thế giới, nhưng hệ thống giao thông Singapore được đánh giá là một trong những quốc gia có hệ thống vận chuyển công cộng (bao gồm tàu điện ngầm, xe buýt, xe taxi) với phạm vi hoạt động và tính hiệu quả cao nhất thế giới. Ngay từ năm 1972, Chính phủ Singapore đã quy hoạch chiến lược mạng lưới các trục giao thông để hình thành bộ khung cứng cho hệ thống giao thông trong tương lai sau 40 năm, và được phân kỳ đầu tư từng giai đoạn 5 năm, 10 năm, 15 năm. Sau 10 năm quy hoạch, được xem xét điều chỉnh một lần, năm 2001 quy hoạch này đã được điều chỉnh lần thứ 3.

Chiến lược đường phố an toàn:

Năm 2014, Chiến lược đường phố an toàn tại Singapore được xây dựng với 3 hướng chiến lược là Giáo dục ATGT, người tham gia giao thông và thực thi pháp luật về giao thông. Theo đó, biện pháp đầu tiên là siết chặt hơn việc cấp phép cho người đi xe máy. Bên cạnh đó, cùng với đầu tư thiết bị hiện đại, Singapore sẽ tăng cường thêm 50% lực lượng cảnh sát tuần tra cùng nhân viên hỗ trợ thường trực trên đường phố, gia tăng mức xử phạt đối với người vi phạm, đặc biệt ở gần trường học (hành vi vượt đèn đỏ sẽ bị trừ 13 điểm thay vì 12 điểm như trước, người bị xử lý lần 2 sẽ bị tịch thu bằng vì mỗi bằng lái chỉ có 24 điểm trừ). Tăng cường kiểm soát xe tải với hành vi chạy quá tốc độ, chở quá tải. Cũng theo kế hoạch, Singapore sẽ nỗ lực hơn trong việc giáo dục giới trẻ về an toàn giao thông, đặc biệt là ở trẻ nhỏ và bậc dưới tiểu học.

Quản lý phương tiện:

Để giảm thiểu nguy cơ UTGT vốn là vấn nạn đối với các quốc gia láng giềng, các nhà làm luật của Singapore đã đưa ra chính sách kiểm soát chặt chẽ số lượng xe ô tô được cấp mới, với mức tăng không được phép quá 3%/năm và hiện tại là 0,25% đối với giai đoạn 2015 - 2018.

Ngoài chi phí mua xe, tiền bảo hiểm, thuế đường, phí đỗ xe, người mua xe phải đấu giá và nộp một khoản tiền cho Nhà nước để được quyền mua và lưu hành xe. Khoảng hai tháng, chính quyền tổ chức đấu giá một lần với số lượng hạn chế, số xe được nhập vào cân đối với số xe thải ra và một số nhu cầu cấp thiết. Số tiền đấu giá này được đóng góp vào ngân sách để đầu tư phát triển mạng lưới giao thông.

Singapore đã tiến hành áp dụng chứng nhận hạn ngạch lưu hành (Vehicle Quota System - VQS), thuế đường (Road Tax), phí lưu hành (Electronic Road Pricing), ngoài ra còn phải đăng ký tại Cục Quản lý Giao thông đường bộ Singapore. Đặc biệt, hệ thống chứng nhận sở hữu xe (Certificate of Entitlement - COE) có thời hạn trong 10 năm được áp dụng bắt buộc đối với các phương tiện lưu thông trên đường. Chứng nhận COE được

cấp ra với số lượng hạn chế và còn phụ thuộc vào các chỉ số như số lượng xe bị đưa ra khỏi diện cấp phép, tốc độ gia tăng xe cá nhân tại thời điểm cấp, lượng xe taxi hoạt động.

Phát triển giao thông công cộng:

Hệ thống tàu điện ngầm là hệ thống giao thông xương sống của Singapore, hiện nay có trên 67 trạm phục vụ và đang tiếp tục mở rộng. Khu vực trung tâm thành phố, hệ thống này chạy dưới đường ngầm, phía ngoài khu vực trung tâm được thiết kế nằm tầng trên cao và song song với các trục đường bộ dành cho xe ô-tô.

Để đạt được mục tiêu nâng tỷ lệ sử dụng giao thông công cộng từ 59% lên 70% vào giờ cao điểm buổi sáng đến năm 2020, Singapore đã thực hiện các chính sách, giải pháp sau đây:

- Tăng cường khả năng tích hợp của giao thông công cộng giữa xe buýt với tàu điện, khả năng tích hợp của giao thông công cộng được tính toán ngay từ khâu quy hoạch, gắn quy hoạch giao thông với sử dụng đất và các yếu tố khác, gắn công trình giao thông với công trình nhà ở, chung cư, cao ốc.

- Tăng cường dịch vụ thông tin giao thông công cộng, phát huy các phương thức đi lại truyền thống.

- Tiếp tục đầu tư xây dựng các trạm trung chuyển giao thông công cộng tích hợp.

- Mở rộng mạng lưới đường sắt đô thị từ 175km lên 278km vào năm 2020, tăng mật độ từ 32km/1triệu dân lên 51km/1 triệu dân, trung bình chỉ mất 5 phút đi bộ đến ga tàu điện trong thành phố.

- Mở rộng quyền ưu tiên giao thông hơn nữa cho xe buýt như quy định làn xe, ưu tiên qua nút giao thông nhằm tăng tốc độ xe lên 7%.

Quản lý sử dụng đường bộ:

Hệ thống giao thông đường bộ mặc dù không lớn nhưng được tính toán, phân luồng một cách khoa học và chặt chẽ; phần lớn đều tổ chức giao thông một chiều; các nút giao thông đều được tổ chức các ngã rẽ phụ, nhằm hạn chế lưu lượng xe vào nút hoặc tổ chức giao thông khác mức. Hầu hết các tuyến đường lớn đều có cầu vượt cho người đi bộ và xe thô sơ. Đặc biệt, vỉa hè trên các tuyến giao thông đều có thiết kế lối đi riêng dành cho người đi bộ, cách ly với mặt đường bằng dải cây xanh và hoa để tạo ra cảnh quan, gây cảm giác an toàn và dễ chịu cho người đi bộ; người đi bộ chỉ được phép qua đường tại các vị trí có tín hiệu đèn xanh, đỏ và cầu vượt hoặc hầm chui…

Việc đi lại trong khu vực trung tâm hay các đường cao tốc vào các giờ cao điểm đều phải trả thêm phí lưu thông. Hệ thống thu phí được tự động hóa bằng các thiết bị gắn sẵn trên xe và các đường vào. Đây cũng chính là nguồn thu để duy tu và tái đầu tư cho

hệ thống giao thông công cộng. Ngoài ra, chi phí duy tu hằng năm được tính bằng 1% giá trị công trình do ngân sách cấp để duy tu sửa chữa thường xuyên mạng lưới giao thông.

Để thực hiện tốt việc quản lý sử dụng đường bộ, Singapore triển khai các giải pháp:

- Mở rộng mạng lưới đường giao thông, xây dựng các tuyến đường cao tốc Marian Coastal năm 2013, tuyến đường cao tốc Bắc – Nam năm 2020;

- Khai thác công nghệ quản lý giao thông và sự cố giao thông qua thông tin hướng dẫn bãi đỗ xe, làn sóng xanh, quản lý và giám sát đường cao tốc, mắt thần tại nút giao thông; cung cấp thông tin giao thông thực thường xuyên cho người dân bằng nhiều kênh khác nhau như trên cổng thông tin điện tử của ONE MORNING và trên sóng phát thanh;

- Quản lý nhu cầu bằng kết hợp giải pháp về sở hữu và sử dụng, đó là quản lý quyền sở hữu và hạn chế quyền sử dụng. Quản lý quyền sở hữu bằng biện pháp giới hạn qua VQS, tăng chi phí sở hữu (tăng phí đăng ký, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế đường sá. Hạn chế quyền sở hữu thông qua thu phí tắc nghẽn, thuế xăng dầu;

- Thực hiện hệ thống đấu thầu chứng nhận sở hữu xe cơ giới (Vehicle Quota System - VOS) được quy định phù hợp với năng lực của mạng lưới đường giao thông (3% năm giai đoạn 1990 – 2008; 1,5% giai đoạn 2009 – 2011; 0,5% giai đoạn 2012 -2014). Chứng nhận sở hữu được cấp cho xe mới trong thời hạn 10 năm, việc cấp chứng nhận qua đấu thầu mở 2 tuần 1 lần trên interne;

- Thu phí tắc nghẽn đường (Electronic Road Pricing - ERP) là biện pháp quản lý tắc nghẽn giao thông ở khu vực trung tâm thành phố thông qua mức phí thu theo thời gian, địa điểm giao thông cụ thể, người lái xe có thể lựa chọn các tuyến đường khác thời gian khác hay sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Mức phí ERP được xác lập theo từng loại xe và thời gian giao thông.

Giao thông thông minh:

Các trung tâm ITS với công nghệ thu tập dữ liệu giao thông hiện đại tiên tiến, có thể linh hoạt xử lý dữ liệu lớn và sử dụng phân tích dữ liệu thông minh, cung cấp thông tin giao thông chất lượng cao đáp ứng nhu cầu đa dạng, góp phần quản lý phương tiện, tăng cường khả năng tích hợp giữa phương tiện công cộng và hoạt động đường bộ, tăng cường nhận thức theo ngữ cảnh không gian cho thiết bị di động thông minh, góp phần cải thiện an toàn trên các nút giao, thúc đẩy kết nối giữa phương tiện giao thông với cơ sở hạ tầng.

Các cơ quan quản lý Singapore đã sử dụng hệ thống tư vấn và giám sát đường cao tốc thông minh EMAS. Theo đó, hệ thống này thu thập thông tin, dữ liệu giao thông và phát hiện sự cố với các thiết bị phát hiện và qua các camera giám sát được lắp đặt trên

đường. Khi có sự cố xảy ra, trung tâm điều hành sẽ phát tín hiệu đến các đơn vị liên quan phản ứng sự cố, điều động xe khắc phục sự cố của trung tâm hỗ trợ người lái xe bị nạn. Đồng thời thông báo về sự cố trên các bảng quang báo điện tử VMS trên tuyến đường cao tốc để thông tin cho các phương tiện đang lưu thông tránh vị trí có sự cố nhằm giảm thiểu tắc nghẽn có thể phát sinh, tăng cường độ an toàn trên các tuyến đường cao tốc.

Chính phủ Singapore cũng triển khai lắp đặt thiết bị truyền dữ liệu qua vệ tinh trên các xe ô tô, từ đó thu thập thông tin lưu thông của các xe để tiến hành một số ứng dụng điều hành tự động. Cụ thể, phí lưu thông đường bộ và phí đỗ xe tại các điểm đỗ công cộng sẽ được tính trực tuyến dựa trên tín hiệu định vị vệ tinh (GPS). Thông tin cũng được dùng để kiểm soát ùn tắc, điều khiển và phân làn giao thông, giúp các lái xe tiết kiệm thời gian, quãng đường, và được tư vấn lộ trình tốt hơn.

- **Xây dựng đường và phân làn đường dành riêng cho xe máy**

Tại các nước Châu Á, điển hình như Đài Loan, Malaysia và Thái Lan có lưu lượng xe mô-tô xe máy tương đối lớn. Phần lớn các tuyến đường trong đô thị vẫn là dòng giao thông hỗn hợp, một số đoạn tuyến có làn đường riêng cho xe mô-tô.

(1) Thái Lan

Số lượng xe máy chiếm khoảng 67,69 % tổng số phương tiện cơ giới đăng ký tại Thái Lan. Tỷ lệ TNGT đường bộ liên quan đến xe máy chiếm 37,65%, nhưng số người chết chiếm 72% số người tử vong do TNGT ĐB, số người bị thương chiếm 66% tổng số người bị thương do TNGT ĐB.

Tại Thái Lan, làn đường dành riêng cho xe mô-tô, xe máy được bố trí trên các trục đường chính: ví dụ trên Đường Mae Rim tại thành phố Chiangmai, tại thành phố Phuket, Lampang and Tak. Các làn xe mô-tô, xe máy đều là loại được bố trí trên lòng đường - "inclusive motorcycle lanes" - và phân tách với các phương tiện cơ giới khác bằng vạch sơn hoặc dải phân cách thấp bằng bê-tông.

Hình 2.3-1. Làn xe mô-tô, xe máy tại Lampang và Tak

(2) Malaysia

Tỷ lệ xe mô-tô, xe máy chiếm khoảng 51% tổng số phương tiện đăng ký tại Malaysia. Số người bị thương là người đi xe máy chiếm khoảng 68% tổng số người bị thương do TNGT ĐB. Số người tử vong là người đi xe máy chiếm khoảng 60% tổng số người tử vong do TNGT ĐB.

Tại Malaysia, trên một số tuyến của mạng lưới đường cao tốc và đường quốc lộ có làm thêm một làn dành riêng cho xe máy. Những làn này có chiều rộng bằng ½ chiều rộng của một làn thông thường trên Đường cao tốc Bắc – Nam và thường được làm ở phía ngoài cùng bên trái của phần đường chính đối với từng hướng lưu thông. Những làn đường dành riêng cho xe mô-tô, xe máy loại này đã được xây dựng trên Đường cao tốc Shal Alam , Đường cao tốc Butterworth-Kulim Expressway, Đường quốc lộ Federal Highway, Đường cao tốc Hành lang Guthrie, Đường cao tốc Putrajaya-Cyberjaya , Đường quốc lộ ra Cảng Tanjung Pelepas Highway và trên tất cả các tuyến đường chính tại Putrajaya.

Công tác nghiên cứu về làn đường dành cho xe máy đã và đang được Malaysia quan tâm nghiên cứu, đặc biệt là các nghiên cứu gắn với điều kiện thực tế của Malaysia có giá trị rất cao. Công tác nghiên cứu được Viện nghiên cứu an toàn đường bộ, MIROS thực hiện với nhiều yếu tố liên quan như: các điều kiện, yếu tố hình học; ảnh hưởng của việc phân làn xe máy đến TNGT; các đặc tính của người lái xe .v.v. Hiện nay, Malaysia đang soạn thảo quy trình, tiêu chuẩn và hướng dẫn cho việc thiết kế làn đường dành cho xe gắn máy.

Chiều rộng làn xe mô-tô, xe máy loại này tối thiểu phải đạt 1,8m. Nếu cho phép vượt thì tối thiểu phải đạt 3,6m. Chiều rộng làn xe mô-tô, xe máy tách riêng khỏi lòng đường thường nằm trong khoảng từ 2,0m-3,5m.

Số vụ TN do xe máy giảm 39% và số người tử vong đã giảm 83% .

Trên làn xe mô-tô, xe gắn máy có bố trí những vị trí có mái che để bảo vệ và tránh mưa đối với những người đi xe mô-tô, xe gắn máy trong trường hợp có mưa bão. Thông thường, hầu hết các bãi để xe mô-tô, xe gắn máy được bố trí ở dưới gầm cầu vượt. Một số chỗ tránh mưa cho người đi xe máy được thiết kế dưới dạng các buồng đặc biệt trên làn xe mô-tô, xe gắn máy.

Trên các đường liên bang của Malaysia, các làn xe mô-tô, xe gắn máy là loại làn riêng trên lòng đường (được bố trí ở phía ngoài cùng bên trái của từng hướng lưu thông) và chỉ phân tách với các làn đường chính bằng các vạch sơn sọc trắng-đen để những người đi xe máy có thể vượt những xe mô-tô, xe gắn máy đi chậm hơn và để rẽ phải đi ra khỏi tuyến tuyến đường.

Ngày 15/4/2010, Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông đường bộ, Bộ Giao thông vận tải Malaixia, Ông Datuk Suret Singh phát biểu tại lễ phát động chương trình xây dựng làn đường dành riêng cho xe mô-tô, xe gắn máy tổ chức tại Persiaran Timur rằng: Các làn đường dành riêng cho xe mô-tô và xe gắn máy có thể giúp giảm tới 90% số người đi xe mô-tô và xe gắn máy bị chết do TNGT khi tham gia giao thông. Đây là kết quả của một cuộc nghiên cứu điều tra trong suốt 3 năm qua tại Kuala Lumpur và Klang. Đó là lý do nên xây dựng các làn dành riêng cho xe mô-tô, xe gắn máy. Ông Suret nhấn mạnh, Vụ An toàn giao thông đường bộ sẽ tiếp tục chỉ đạo nhân rộng chương trình này trên toàn Malaysia. Bắt đầu từ 01/5/2010, tất cả lái xe mô-tô, xe gắn máy ở bang Putrajaya sẽ bắt buộc phải đi vào làn đường dành riêng cho xe mô-tô, xe gắn máy. Các biện pháp cưỡng chế sẽ được áp dụng đối với những người vi phạm.

Hình 2.3-2. Làn xe máy ở Malaysia

Nhìn chung, việc áp dụng làn đường dành riêng cho xe máy đem lại hiệu quả rất lớn đối với việc làm giảm TNGT, đặc biệt đối với điều kiện giao thông hỗn hợp.

- **Áp dụng hệ thống giới hạn tốc độ thay đổi hay giới hạn tốc độ động**

Giới hạn tốc độ hiện nay ở Việt Nam là giới hạn cố định, một đoạn đường bị giới hạn tốc độ thì có nghĩa là giá trị này bắt buộc các lái xe phải tuân thủ ở mọi điều kiện về thời tiết nắng, mưa, mọi điều kiện giao thông đông đúc hay thưa thớt và cả ban ngày hay ban đêm. Trong khi đó, các điều kiện ảnh hưởng đến tốc độ lưu thông trên đường là biến động, thời tiết có lúc mưa, nắng ảnh hưởng đến đi nhanh hay chậm của phương tiện, lưu lượng giao thông trên tuyến có lúc đông đúc vào giờ cao điểm, có lúc thưa thớt vào giờ thấp điểm, điều kiện lưu thông ban ngày khác ban đêm do ảnh hưởng về tầm nhìn và một số các yếu tố khác.

Hệ thống "Tốc độ giới hạn động" (tiếng Anh gọi là Dynamic Speed Limits hoặc Variable Speed Limits) đã được sử dụng ở nhiều nước trên thế giới, đặc biệt tại các nước Châu Âu, Australia và Mỹ. Kết quả cho thấy, hiệu quả của việc sử dụng hệ thống này rất cao với việc gia tăng khả năng lưu thông, giảm thời gian đi lại và tăng điều kiện an toàn giao thông của tuyến đường.

Việc áp dụng giới hạn tốc độ động thay đổi theo các điều kiện về giao thông, điều kiện đường, điều kiện thời tiết .v.v. Sẽ làm hài hòa giữa tốc độ khai thác với các điều kiện theo thời gian thực. Điều đó làm cho người lái không cảm thấy bị ức chế. Đồng thời làm tăng khả năng khai thác của tuyến đường, giảm tai nạn giao thông. Không những vậy, việc sử dụng hệ thống tốc độ giới hạn động còn có vai trò điều tiết dòng giao thông trên tuyến giảm ùn tắc giao thông và giải quyết tốt các sự cố xảy ra đột ngột trên tuyến.

Hình 2.3 - 3.Giới hạn tốc độ động trên quốc lộ ở Phần Lan

(1) Đức

Hệ thống giới hạn tốc độ động đầu tiên đã được ứng dụng ở châu Âu từ năm 1965 tại Đức trên tuyến đường Motoway A8 giữa Munich đến ranh thành phố Salzburg (Áo) dài 30km. Bộ Giao thông vận tải Đức đã nhận thấy sự cần thiết của hệ thống này để nhằm mục tiêu ổn định lưu lượng giao thông, tránh ùn tắc giao thông ngay cả trong điều kiện dòng xe rất đông, do đó xác suất tai nạn giao thông giảm, cải thiện sự thoải mái về tâm lý cho lái xe và làm giảm tác động tới môi trường.

Hiện nay ở Đức đã áp dụng hệ thống giới hạn tốc độ động trên toàn tuyến cao tốc Autobahn, tuyến A8 giữa Salzburg và Munich, A3 giữa Sieburg và Cologne, A5 gần Karlsruhe. Ban đầu hệ thống chỉ sử dụng camera theo dõi và phải điều chỉnh thủ công bằng tay với các giá trị tốc độ 60, 80, 100 km/h. Đầu những năm 1970 hệ thống đã được tự động hóa thông qua các thuật toán sử dụng dữ liệu đầu vào được đo bằng phương pháp quy nạp (lưu lượng xe và tốc độ) và dữ liệu môi trường bằng các cảm biến về lưu lượng mưa, sương mù, tốc độ gió, tuyết rơi…. Khoảng cách các biển báo trung bình là 1 dặm/biển.

Hiệu quả của hệ thống giới hạn tốc độ động thể hiện rõ qua dữ liệu các vụ tai nạn giao thông đã giảm 20-30% so với trước. Người lái xe thể hiện sự hài lòng với các biển báo điện tử hơn biển cố định vì phù hợp với tình trạng thực tế trên đường, giúp rút ngắn thời gian di chuyển.

(2) Hà Lan

Hệ thống giới hạn tốc độ động bắt đầu được áp dụng ở Hà Lan từ năm 1991 cho tuyến A16 (đường đô thị) gần Breda và năm 1992 cho tuyến A2 (đường nông thôn) giữa Amsterdam và Utrecht. Do vị trí địa lý, mục đích ban đầu của hệ thống giới hạn tốc độ động là nhằm đảm bảo an toàn hơn cho lái xe trong điều kiện sương mù. Trên tuyến A16 các biển báo được bố trí khá dày đặc với tần suất 700-800m/biển (trong phạm vi 12km), trang bị 20 bộ cảm biến tầm nhìn, camera phát hiện sự cố và hệ thống hiển thị tốc độ tự động:

- Điều kiện bình thường: 100km/h
- Tầm nhìn giảm xuống dưới 140m: 80km/h
- Tầm nhìn dưới 70m: 60km/h
- Có sự cố: 50km/h ở biển đầu tiên và 70km/h ở biển tiếp theo.

Sau hơn 20 năm đi vào hoạt động, thông qua các cuộc phỏng vấn ở quy mô lớn, các lái xe cho biết họ thấy điều chỉnh tốc độ theo biển hạn chế tốc độ động là hợp lý và họ đều tuân thủ theo biển báo. Mức độ nghiêm trọng do va chạm/xung đột giữa các làn xe đã giảm đáng kể nhờ biện pháp kiểm soát tốc độ.

(3) Anh

Hệ thống giới hạn tốc độ động ở Anh bắt đầu được áp dụng từ năm 1995 cho tuyến đường vành đai London M25 với mục tiêu đầu tiên là giãn lưu lượng giao thông để tránh ùn tắc bằng cách điều chỉnh tốc độ ở điểm đầu – cuối, mục tiêu thứ hai là kiểm soát tốc độ phương tiện trên đường có nhiều làn (5-6 làn đôi).

Hệ thống biển báo tốc độ động được lắp đặt với mật độ 1km/1 biển suốt chiều dài 22,6km và cứ mỗi 500m có 1 cảm biến. Đồng thời, hệ thống còn được trang bị camera cưỡng chế tốc độ tự động hoạt động 24/24. Giá trị tốc độ thay đổi theo lưu lượng giao thông, thể hiện như sau:

- Từ 70 xuống 60mph khi lưu lượng xe vượt quá 1650 xe/làn/giờ
- <50mph khi lưu lượng xe vượt quá 2050 xe/làn/giờ.

Hệ thống này cũng theo dõi tốc độ phương tiện và quan sát giao thông tĩnh để kéo giãn lưu lượng giao thông nhằm làm giảm tình trạng ùn tắc, và trung tâm điều khiển có biện pháp ngăn chặn việc tốc độ thiết lập tự động thay đổi quá thường xuyên. Kết quả cho thấy lái xe tuân thủ rất tốt các biển báo tự động này, 68% lái xe hài lòng và kiến nghị áp dụng trên toàn quốc, còn lực lượng cảnh sát giao thông thì rất ấn tượng vì vừa giảm được 10-15% số vụ tai nạn, vừa tiết kiệm thời gian cho lái xe và giảm khối lượng công việc cho lực lượng này.

(4) Phần Lan

Hệ thống giới hạn tốc độ động bắt đầu thử nghiệm ở Phần Lan từ năm 1994 trên tuyến đường E18 ở Nam Phần Lan nối Kotka và Hamina. Mục tiêu ban đầu là để tăng cường an toàn giao thông bằng cách tác động đến hành vi lái xe mà không gây ức chế tâm lý cho tài xế và giúp họ tuân thủ giới hạn tốc độ đề ra.

Hệ thống được thiết lập trong phạm vi 25km đường cao tốc với 67 biển báo và 13 biển chỉ dẫn, 2 trạm tự động theo dõi thời tiết địa phương (đo vận tốc – hướng gió, nhiệt độ - độ ẩm môi trường, lưu lượng mưa…) và theo dõi điều kiện mặt đường (khô, ướt, trơn trượt, có muối, có tuyết…) thông qua 4 cảm biến. Dữ liệu sau khi thu thập được phân tích bởi một trung tâm điều khiển và cho ra các kết quả tốc độ khuyến nghị sau:

- Điều kiện đường tốt: 120km/h.
- Điều kiện đường vừa phải: 100km/h.
- Điều kiện đường xấu: 80km/h.
- Cảnh báo thời tiết bất lợi, mặt đường trơn trượt được hiển thị trên các biển chỉ dẫn.

Kết quả ứng dụng hệ thống giới hạn tốc độ động tại Phần Lan rất ấn tượng: 95% lái xe được phỏng vấn cho biết họ thấy hệ thống rất hữu ích, tốc độ giới hạn phù hợp với điều kiện đường trên thực tế và lái xe hầu như tuân thủ theo biển báo.

(5) Ở các nước khác

Các nước khác ở khu vực Châu Á cũng đã áp dụng hệ thống giới hạn tốc độ thay đổi như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Xingapore hay ở Australia và Mỹ.

2.2. TRONG NƯỚC

2.2.1. Kinh tế - Xã hội

Theo dự thảo Chiến lược phát triển kinh tế xã hội Việt Nam đến năm 2030, đến năm 2030 trở thành nước công nghiệp, thuộc nhóm trên của các nước có thu nhập trung bình cao và đến năm 2045 trở thành nước phát triển, theo định hướng xã hội chủ nghĩa.

1. Bối cảnh quốc tế

Hòa bình, hợp tác, liên kết và phát triển vẫn là xu thế chủ đạo nhưng cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn rất phức tạp, gay gắt. Toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế tiếp tục được đẩy mạnh tuy có gặp nhiều trở ngại, thách thức; chủ nghĩa dân túy, bảo hộ có xu hướng tăng lên, sự điều chỉnh chính sách, quan hệ đối ngoại của các nước lớn trong khu vực và trên thế giới diễn biến khó lường. Tăng trưởng kinh tế thế giới và

thương mại, đầu tư quốc tế có xu hướng giảm; rủi ro trên thị trường tài chính, tiền tệ quốc tế gia tăng.

Phát triển bền vững trở thành xu thế bao trùm trên thế giới; kinh tế số, kinh tế tuần hoàn, tăng trưởng xanh đang là mô hình phát triển được nhiều quốc gia lựa chọn. Chương trình nghị sự về phát triển bền vững (SDGs) đến năm 2030 có ảnh hưởng lớn đến phương thức tăng trưởng, hợp tác kinh tế, thương mại, đầu tư trên thế giới. Chuyển dịch sang năng lượng tái tạo, năng lượng xanh sẽ là xu thế rõ nét hơn trong thời kỳ tới.

Khoa học công nghệ, đổi mới sang tạo và Cách mạng công nghiệp lần thứ tư đang diễn biến rất nhanh, tác động sâu rộng, đa chiều trên phạm vi toàn cầu. Khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo ngày càng trở thành nhân tố quyết định đối với năng lực cạnh tranh của mỗi quốc gia. Kinh tế số sẽ làm thay đổi phương thức quản lý nhà nước, mô hình sản xuất kinh doanh, tiêu dùng và đời sống văn hóa xã hội.

Xu thế phát triển các siêu đô thị và đô thị thông minh ngày càng gia tăng. Cạnh tranh giữa các nước trong việc trở thành các trung tâm tài chính, đổi mới sáng tạo ngày càng lớn.

An ninh phi truyền thống, thiên tai, dịch bệnh, biến đổi khí hậu gia tăng, tiếp tục đặt ra nhiều thách thức cho phát triển bền vững.

Khu vực châu Á – Thái Bình Dương, nhất là ASEAN, Trung Quốc và Ấn Độ có vai trò ngày càng lớn trong nền kinh tế toàn cầu.

2. Tình hình đất nước

Sau hơn 30 năm đổi mới, thế và lực của nước ta đã lớn mạnh hơn nhiều cả về quy mô và sức cạnh tranh của nền kinh tế, qua đó đã tích lũy thêm kinh nghiệm lãnh đạo, quản lý, điều hành phát triển kinh tế - xã hội. Kinh tế vĩ mô cơ bản ổn định, niềm tin của cộng đồng doanh nghiệp và xã hội tăng lên. Chất lương tăng trưởng kinh tế từng bước được cải thiện, cơ cấu kinh tế bước đầu dịch chuyển sang chiều sâu, hiệu quả sử dụng các yếu tố đầu vào cho nền kinh tế được cải thiện đáng kể, tăng độ mở nền kinh tế và thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) lớn. Khu vực tư nhân ngày càng có sự đóng góp lớn hơn vào nền kinh tế. Các lĩnh vực văn hóa, xã hội, môi trường, quốc phòng, an ninh, đối ngoại được quan tâm và có sự chuyển biến tích cực; tầng lớp trung lực gia tăng nhanh; đời sống mọi mặt của người dân không ngừng được cải thiện. Khát vọng vì một Việt Nam thịnh vượng, ý chí tự lực tự cường là sức mạnh nội sinh cho đất nước phát triển nhanh và bền vững trong thời gian tới.

Tuy nhiên, nền kinh tế vẫn còn những tồn tại, hạn chế và tiềm ẩn nhiều rủi ro, nguy cơ tụt hậu còn lớn; trình độ khoa học công nghệ, năng suất, chất lượng, hiệu quả và sức cạnh tranh còn thấp; khả năng chống chịu, thích ứng với tác động bên ngoài còn

yếu; năng lực tiếp cận nền kinh tế số còn hạn chế. Tăng trưởng GDP có xu hướng chững lại, nguy cơ rơi vào bẫy thu nhập bình trung bình và tụt hậu của nền kinh tế còn cao. Mục tiêu xây dựng đất nước trở thành một nước công nghiệp còn nhiều thách thức.

Quy trình đô thị hóa tiếp tục diễn ra nhanh, tạo sức ép lớn về nhu cầu xây dựng kết cấu hạ tầng đô thị, việc làm, nhà ở, dịch vụ y tế, giáo dục. Thách thức về khai thác, sử dụng hiệu quả, bền vững nguồn nước, tài nguyên, đất đai và xử lý ô nhiễm môi trường ngày càng lớn. Biến đổi khí hậu diễn biến ngày càng nhanh, khốc liệt và khó lường, ảnh hưởng lớn đến sản xuất và cuộc sống người dân. Chênh lệch giàu nghèo và trình độ phát triển giữa một số vùng, miền, địa phương có xu hướng doãng rộng. Già hóa dân số tăng nhanh dẫn đến áp lực lên hệ thống an sinh xã hội và tác động đến tăng trưởng kinh tế. Tình hình biển Đông diễn biến phức tạp, nhiệm vụ bảo vệ độc lập, chủ quyền, bảo đảm an ninh quốc gia gặp nhiều thách thức; tình hình an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội trên một số địa bàn và sự chống phá của thế lực thù địch, phản động còn diễn biến phức tạp. Các yếu tố an ninh phi truyền thống, thiên tai, dịch bệnh, biến đổi khí hậu… ngày càng tác động, ảnh hưởng nặng nề; đặt ra những khó khan, thách thức lớn cho phát triển nhanh và bền vững.

3. Định hướng phát triển kinh tế - xã hội

a) Mục tiêu tổng quát

Phấn đấu đến năm 2030 trở thành nước công nghiệp, thuộc nhóm trên của các nước có thu nhập trung bình cao; có thể chế quản lý hiện đại, cạnh tranh, hiệu lực, hiệu quả; nền kinh tế năng động, phát triển nhanh và bền vững, độc lập, tự chủ gắn với nâng cao hiệu quả trong hoạt động đối ngoại và hội nhập quốc tế; xây dựng xã hội dân chủ, công bằng, văn minh, trật tự, kỷ cương, an toàn; không ngừng nâng cao đời sống mọi mặt của nhân dân; giữ vững độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ và môi trường hòa bình, ổn định để phát triển đất nước, nâng cao vị thế và uy tín của Việt Nam trên trường quốc tế.

Phấn đấu đến năm 2045 trở thành nước phát triển, theo định hướng xã hội chủ nghĩa.

b) Mục tiêu cụ thể

• *Về kinh tế*

- Tốc độ tăng trưởng kinh tế (GDP) bình quân đạt 7,0%/năm; GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đến năm 2030 đạt khoảng 8.000 USD/người.

- Tỷ trọng công nghiệp chế biến, chế tạo trong GDP đạt khoảng 30%.

- Tỷ lệ đô thị hóa đạt trên 50%.

- Tổng đầu tư xã hội bình quân đạt 33-35% GDP; nợ công không quá 60% GDP.

- Đóng góp của năng suất nhân tố tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng đạt 50%.

- Tốc độ tăng năng suất lao động xã hội đạt tren 6,5%/năm.

- Giảm tiêu hao năng lượng tính trên đơn vị GDP ở mức 1 – 1,5%/năm.

• *Về xã hội*

- Chỉ số phát triển con người (HDI) đạt trên 0,7.

- Tuổi thọ bình quân đạt 75 tuổi, trong đó thời gian sống khỏe đạt tối thiểu 68 tuổi.

- Tỷ lệ lao động qua đào tạo có bằng cấp, chứng chỉ đạt 35-40%.

- Lao động làm việc trong khu vực nông nghiệp giảm xuống dưới 20% trong tổng lao động nền kinh tế.

• *Về môi trường*

- Tỷ lệ che phủ rừng ổn định ở mức 42 -43%.

- Tỷ lệ xử lý và tái sử dụng nước thải ra môi trường lưu vực các sông đạt trên 70%.

- Giảm ít nhất 8% lượng phát thải khí nhà kính.

- 100% các cơ sở sản xuất kinh doanh đạt quy chuẩn về môi trường.

c) Về cơ cấu nền kinh tế

Tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa dựa trên nền tảng của khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và những thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư. Xây dựng nền kinh tế độc lập, tự chủ, nâng cao khả năng thích ứng và sức chống chịu của nền kinh tế. Thực hiện Chương trình quốc gia về tăng năng suất lao động nhằm hiện đại hóa nền kinh tế, thúc đẩy tăng trưởng, nâng cao sức cạnh tranh. Tổ chức thực hiện hiệu quả và thực chất các nội dung cơ cấu lại các ngành, gồm:

Về công nghiệp, xây dựng: Phát triển một số ngành công nghiệp nền tảng, ngành công nghiệp ưu tiên, công nghiệp mới, công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp hỗ trợ. Tập trung phát triển mạnh công nghiệp chế biến, chế tạo gắn với công nghệ thông minh; chú trọng phát triển công nghiệp xanh. Hình thành thí điểm một số mô hình cụm liên kết trong các ngành công nghiệp ưu tiên. Tăng cường liên kết giữ khu vực có vốn đầu tư nước ngoài. Phát triển một số doanh nghiệp viễn thông, công nghệ thông tin chủ lực thực hiện tốt vai trò dẫn dắt về hạ tầng công nghệ, tạo nền tảng cho nền kinh tế số, xã hội số. Nâng cao năng lực thiết kế, thi công xây lắp, quản lý xây dựng theo hướng tiên tiến, hiện đại. Phát triển các loại vật liệu xây dựng mới, thông minh, tiết kiệm năng lượng, thân thiện môi trường.

Về nông nghiệp: Phát triển nông nghiệp hàng hóa tập trung quy mô lớn theo hướng hiện đại, ứng dụng công nghệ cao nâng cao giá trị gia tăng và phát triển bền vững. Phát triển nông nghiệp xanh, sạch, thông minh, thích ứng với biến đổi khí hậu. Tiếp tục triển khai Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới theo hướng gắn với quá trình đô thị hóa, đi vào chiêu sâu, hiệu quả, bền vững. Tổ chức sản xuất theo chuỗi giá trị, mạng sản xuất, nhân rộng mô hình liên kết trong sản xuất nông nghiệp. Hỗ trợ các tổ hợp tác. Thực hiện chuyển đổi cơ cấu cây trồng phù hợp với lợi thế và nhu cầu thị trường, thích ứng với biến đổi khí hậu từng vùng, miền. Quản lý chặt chẽ, bảo vệ và phục hồi rừng tự nhiên gắn với bảo tồn đa dạng sinh học, bảo vệ môi trường sinh thái; nâng cao chất lượng rừng trồng. Cơ cấu lại ngành thủy sản theo hướng phát triển khai thác xa bờ, đẩy mạnh nuôi trồng thủy sản trên biển và ven biển. Xây dựng trung tâm nghề cá lớn gắn với ngư trường trọng điểm; nâng cấp các cảng cá, bến cá, khu neo đậu tàu thuyền, tổ chức tốt dịch vụ hậu cần nghề cá. Đẩy mạnh hợp tác quốc tế về quản lý nghề cá.

Về dịch vụ: Đẩy mạnh phát triển và nâng cao chất lượng các ngành dịch vụ, ưu tiên những ngành có lợi thế, có hàm lượng tri thức, công nghệ và giá trị gia tăng cao. Tiếp tục ban hành và thực hiện các chính sách phát triển du lịch thực sự thành ngành kinh tế mũi nhọn; tập trung quy hoạch và đầu tư để hình thành một số khu du lịch tầm cỡ quốc tế. Phát triển đồng thời cả du lịch quốc tế và du lịch nội địa. Tập trung giải quyết các điểm nghẽn vê cơ sở hạ tầng du lịch, nhất là tình trạng quá tải tại các cảng hàng không, một số cảng biển và cảng thủy nội địa chuyên dùng; cải thiện hạ tầng và chất lượng dịch vụ đường sắt.

- Tiếp tục thực hiện hiệu quả cơ cấu lại đầu tư công, trong đó tập trung vốn vào các ngành, lĩnh vực then chốt của nền kinh tế, các công trình, dự án trọng điểm, có sức lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế -xã hội, tạo đột phát thu hút nguồn vốn khu vực tư nhân trong và ngoài nước theo phương thức đối tác công - tư và bảo đảm phát triển hài hòa giữa các vùng, miền. Rà soát, hoàn thiện hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức kinh tế- kỹ thuật, đơn giá xây dựng, suất đầu tư xây dựng công trình phục vụ các ngành kinh tế. Tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác lựa chọn nhà thầu, quản lý nhà thầu. Nâng cao vai trò công tác giám sát, đánh giá đầu tư trong hoạt động quản lý đầu tư theo hướng giảm các hoạt động tiền kiểm và tăng cường hậu kiểm. Đầy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, tin học hóa quá trình theo dõi, đánh giá đầu tư.

- Tiếp tục thực hiện sắp xếp lại các doanh nghiệp nhà nước, tập trung giữ vững những linh vực then chốt, thiết yếu; những địa bàn quan trọng về quốc phòng, an ninh; những lĩnh vực mà doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế khác không đầu tư. Đến năm 2025, hoàn tất việc sắp xếp lại các khối doanh nghiệp nhà nước; xử lý cơ bản xong những yếu kém, thua lỗ, thất thoát của các tập đoàn, tổng công ty nhà nước. Tiền thu từ

cổ phần hóa, thoái vốn nhà nước được quản lý tập trung và chỉ sử dụng cho đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng trọng điểm, quan trọng quốc gia và bổ sung vốn điều lệ cho một số doanh nghiệp nhà nước then chốt quốc gia. Nâng cao hiệu quả của doanh nghiệp nhà nước sau cổ phần hóa. Tiếp tục sắp xếp, cải cách và triển khai trên diện rộng cơ chế tự chủ, tự chịu trách nhiệm của các đơn vị sự nghiệp công theo cơ chế thị trường, thúc đẩy xã hội hóa dịch vụ sự nghiệp công.

• Về phát triển kết cấu hạ tầng, kinh tế vùng, kinh tế biển

Về phát triển kết cấu hạ tầng: Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, nhất là về giao thông, năng lượng và hạ tầng số để khắc phục cơ bản những điểm nghẽn cho phát triển, tăng cường kết nối với khu vực và thế giới. Tập trung phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc, đầu tư nâng cấp các cảng hàng không, đặc biệt cảng hàng không trọng điểm. Đầu tư nâng cao năng lực hệ thống cảng biển. Xem xét đầu tư xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam và một số tuyến, kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng biển, hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc – Nam phía đông trước năm 2025. Xây dựng và đưa vào sử dụng cảng hàng không quốc tế Long Thành. Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, giải quyết các điểm nghẽn về hạ tầng giao thông. Tăng cường năng lực hệ thống hạ tầng ứng phó biến đổi khí hậu, nhất là đồng bằng sông Cửu Long. Hoàn thành các công trình thủy lợi, hồ chứa nước trọng yếu của một số vùng, nhất là vùng Tây Nguyên, Nam Trung Bộ. Thúc đẩy phát triển hạ tầng năng lượng tái tạo, năng lượng sạch, bảo đảm an ninh năng lượng, đáp ứng yêu cầu phát triển. Phát triển đồng bộ, hiện đại hạ tầng văn hóa xã hội. Xây dựng hạ tầng số và hệ thống cơ sở dữ liệu quốc gia, bảo đảm hạ tầng kỹ thuật an toàn, an ninh thông tin.

Về phát triển kinh tế vùng: Tổ chức lại không gian lãnh thổ quốc gia một cách hợp lý, phát huy tốt nhất các lợi thế đặc thù của mỗi vùng, địa phương và tăng cường tính liên kết nội vùng và liên vùng để tham gia vào các chuỗi giá trị toàn cầu, tạo không gian phát triển mới. Khai thác tốt hơn các thế mạnh của các vùng về kết cấu hạ tầng, điều kiện tự nhiên, vị trí chính trị, nguồn nhân lực trong bối cảnh Cách mạng công nghiệp lần thứ tư. Phát triển tổng thể, mang tính hữu cơ, liên kết chặt chẽ giữa các địa phương trong vùng thành một thể thống nhất. Xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù thúc đẩy phát triển vùng, liên kết vùng và thể chế điều phối phát triển kinh tế vùng đủ mạnh, trong đó tập trung xây dựng quy hoạch vùng mang tính chất đột phá theo hướng tích hợp, đa ngành, hình thành chuỗi giá trị và triển khai thực hiện hiệu quả, lấy quy hoạch làm cơ sở quản lý phát triển vùng. Nâng cao hiệu quả hoạt động của các khu công nghệ cao, khu kinh tế, khu công nghiệp, khu du lịch trở thành động lực phát triển vùng. Xây dựng

trung tâm đổi mới sáng tạo, trung tâm trí tuệ nhân tạo tại các vùng trọng điểm. Lựa chọn một số địa điểm, đô thị có lợi thế đặc biệt để xây dựng trung tâm kinh tế, tài chính với thể chế, cơ chế, chính sách đặc thù, có tính đột phá, có khả năng cạnh tranh quốc tế cao. Phát triển hệ thống đô thị trung tâm phù hợp với chức năng của từng vùng. Giữ gìn, phát hủy bản sắc văn hóa các dân tộc, giá trị lịch sử, truyền thống. Xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù chăm lo giáo dục, đào tạo, y tế, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; tạo sinh kế, việc làm, định canh, định cư vững chắc cho đồng bào dân tộc thiểu số, nhất là vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới. Triển khai chương trình phát triển kinh tế, xã hội vùng đồng bào dân tộc thiểu số và miền núi, vùng có điều kiện đặc biệt khó khăn.

Về phát triển đô thị: Đẩy nhanh tốc độ và nâng cao chất lượng đô thị hóa. Xây dựng cơ chế, chính sách thúc đẩy phát triển đô thị và kinh tế đô thị; cơ bản hoàn thành hệ thống thể chế, cơ chế, chính sách, công cụ quản lý, xây dựng mô hình chính quyền đô thị gắn với quản trị đô thị hiệu quả, nâng cao năng lực cạnh tranh, từng bước nâng cao chất lượng phát triển đô thị cả về kinh tế - xã hội, kết cấu hạ tầng, kiến trúc, nhà ở, chất lượng sống của người dân. Đổi mới và nâng cao chất lượng quy hoạch đô thị; phát triển các đô thị có tầm nhìn dài hạn; hình thành một số chuỗi đô thị thông minh tại các khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc, phía Nam và miền Trung, từng bước kết nối với mạng đô thị thông minh trong khu vực và thế giới; xây dựng các đô thị theo hướng đô thị xanh, văn minh, có bản sắc và có tính tiên phong, dẫn dắt các hoạt động đổi mới sáng tạo, trở thành động lực của phát triển. Cơ bản hoàn thành xây dựng hệ thống hạ tầng khung của các đô thị trung tâm cả nước, vùng đồng bộ, hiện đại, đủ chức năng phục vụ và các công trình giao thông kết nối các đô thị. Tăng tính kết nối giữa các đô thị trong nước và khu vực; gắn kết phát triển đô thị và phát triển nông thôn. Xây dựng cơ chế minh bạch đánh giá giá trị đất đai, bất động sản theo cơ chế thị trường. Giải quyết cơ bản yêu cầu về nhà ở cho cư dân đô thị, mở rộng các loại hình nhà ở. Có chính sách hỗ trợ dẩy mạnh phát triển nhà ở xã hội.

2.2.2 Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Đối với giao thông vận tải, tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư, sớm đưa vào sử dụng các công trình, cụm công trình, dự án hạ tầng trọng điểm về giao thông, hạ tầng ở các đô thị, xây dựng, kết nối cơ sở dữ liệu quốc gia. Đặc biệt, đầu tư xây dựng 21 tuyến đường bộ cao tốc với tổng chiều dài 6.411 km theo quy hoạch đã được phê duyệt.

Ngày 25/02/2013, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 356/QĐ-TTg về phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Trong đó, xác định mục tiêu đến năm 2030 là thỏa mãn được nhu cầu vận tải và dịch vụ vận tải của xã hội với chất lượng cao, nhanh

chóng, thuận tiện, an toàn; kết nối được với các phương thức vận tải khác, nhất là các điểm chuyển tải khách đường dài với vận tải hành khách đô thị; hoàn thiện và cơ bản hiện đại hóa mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; tiếp tục xây dựng các đoạn tuyến cao tốc; đường đô thị; đường vành đai.

Ngày 01/03/2016, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 326/QĐ-TTg về phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Trong đó, quy hoạch xác lập mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2030 gồm 21 tuyến với tổng chiều dài 6.411 km, cụ thể:

- Tuyến cao tốc Bắc – Nam: Gồm 02 tuyến với tổng chiều dài Khoảng 3.083 km

+ Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, tổng chiều dài 1.814 km.

+ Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây, tổng chiều dài là 1.269 km.

- Hệ thống đường cao tốc khu vực phía Bắc: Gồm 14 tuyến cao tốc hướng tâm kết nối với Thủ đô Hà Nội với tổng chiều dài 1.368 km.

- Hệ thống đường cao tốc khu vực miền Trung và Tây Nguyên: Gồm 03 tuyến với tổng chiều dài 264 km.

- Hệ thống đường cao tốc khu vực phía Nam: Gồm 07 tuyến với tổng chiều dài 983 km.

- Hệ thống đường vành đai cao tốc tại thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh

+ Thành phố Hà Nội: Vành đai 3, dài 54 km; Vành đai 4, dài 125 km; Vành đai 5, dài 246 km (tổng chiều dài Vành đai 5 - thành phố Hà Nội dài 331,5 km).

+ Thành phố Hồ Chí Minh: Vành đai 3, dài 89 km; Vành đai 4, dài 198 km.

Trong quá trình triển khai thực hiện quy hoạch, ưu tiên các tuyến sau: Hà Giang - Tuyên Quang; Lai Châu - Bảo Hà (Lào Cai); Hòa Bình - Sơn La - Điện Biên; Pleiku (Gia Lai) - Cửa khẩu Lệ Thanh (Gia Lai); Chơn Thành (Bình Phước) - Cửa khẩu Hoa Lư (Bình Phước); Thanh Thủy (Nghệ An) - Rộ (Nghệ An); nút giao Cao Bồ (Ninh Bình) - Thịnh Long (Nam Định).

Mộ số tuyến, đoạn tuyến đường bộ cao tốc đang được điều chỉnh lại trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến 2050.

2.2.3. Vận tải đường bộ

Giai đoạn 2021 – 2030, tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm về sản lượng vận tải hàng hóa là 6,7%, hành khách là 8,2%. Tiếp tục tái cơ cấu vận tải, đến năm 2030, thị phần vận tải hàng hóa liên tỉnh bằng đường bộ khoảng 51,2%; vận tải hành khách liên

tỉnh đường bộ khoảng 92,0%. Năng suất, chất lượng và hiệu quả dịch vụ vận tải đạt mức tiên tiến trong khu vực, góp phần giảm chi phí logistics của Việt Nam xuống dưới 15% GDP.

2.3. NHỮNG YÊU CẦU VÀ NHIỆM VỤ ĐẶT RA

Từ hiện trạng công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ cùng với xu hướng chung của các nước trên thế giới cũng như những định hướng phát triển KT-XH và GTVT của đất nước, những yêu cầu chính đặt ra đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại Việt Nam, gồm:

- Phải hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT theo hướng hội nhập quốc tế và đáp ứng việc ứng dụng những thành tựu của cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư.

- Kiện toàn cơ cấu, tổ chức quản lý ATGT từ Trung ương đến địa phương đủ năng lực, hiệu quả đáp ứng nhu cầu quản lý trong tình hình mới.

- Phải tăng cường đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng những đòi hỏi của việc ứng dụng những thành tựu của cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư.

- Công tác nghiên cứu đề xuất các chính sách, giải pháp bảo đảm ATGT dựa trên bằng chứng phải được tăng cường.

- Hệ thống cơ sở dữ liệu ATGT phải được xây dựng và hoàn thiện có kết nối và được tích hợp với cơ sở dữ liệu quốc gia theo định hướng phát triển kinh tế số, xã hội số của đất nước.

- Phải tập trung các giải pháp bảo đảm TTATGT trên hệ thống đường bộ cao tốc.

- Chủ động có các giải pháp phù hợp với những loại hình phương tiện mới như ô tô tự lái, phương tiện tự lái và những loại hình khác.

- Quản lý và tổ chức giao thông cần chú trọng ứng dụng những thành tựu khoa học mới như sử dụng trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn và kết nối vạn vật.

- Đòi hỏi hướng tiếp cận mới và hiệu quả hơn trong công tác tuyên truyền, giáo dục do các thiết bị thông minh được sử dụng phổ biến.

PHẦN 3

CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ GIAI ĐOẠN 2021-2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

3.1. QUAN ĐIỂM VÀ MỤC TIÊU

3.1.1. Quan điểm

1. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là trách nhiệm của cả hệ thống chính trị, của toàn xã hội, trước hết là của các cơ quan quản lý nhà nước có chức năng và của người tham gia giao thông;

2. Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ phải phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội, giao thông vận tải và các ngành có liên quan;

3. Thực hiện đồng bộ 05 trụ cột trong công tác an toàn giao thông theo hướng tiếp cận Hệ thống an toàn nhằm bảo đảm hoạt động giao thông đường bộ thông suốt, trật tự, an toàn, hiệu quả góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế;

4. Ứng dụng khoa học công nghệ, đặc biệt những thành tựu của cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư để đổi mới mạnh mẽ công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo định hướng phát triển kinh tế số, xã hội số của đất nước;

5. Bảo đảm đủ nguồn lực cho công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Chú trọng phát triển toàn diện nguồn nhân lực, đặc biệt nguồn nhân lực chất lượng cao trong công tác nghiên cứu, quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3.1.2. Mục tiêu

1. Mục tiêu tổng quát

Hàng năm giảm 5% ÷ 10% số người chết và bị thương do tai nạn giao thông đường bộ một cách bền vững, tiến tới xây dựng một xã hội có hệ thống giao thông an toàn, văn minh, thân thiện và hiện đại; có thể chế quản lý an toàn giao thông phù hợp, hiệu lực và hiệu quả; có kết cấu hạ tầng và phương tiện giao thông an toàn, hiện đại; kiến thức, kỹ năng, ý thức chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông và văn hóa giao thông của người tham gia giao thông được nâng cao; các thành tựu khoa học, công nghệ tiên tiến được áp dụng phổ biến trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

2. Mục tiêu giai đoạn 2021 ÷ 2030

a) Quản lý trật tự, an toàn giao thông

- Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông, tổ chức bộ máy quản lý an toàn giao thông từ Trung ương đến địa phương được hoàn thiện, có hiệu lực và hiệu quả.

- Cơ sở dữ liệu an toàn giao thông được xây dựng và hoàn thiện theo công nghệ hiện đại, có kết nối đồng bộ đáp ứng yêu cầu của công tác quản lý và nghiên cứu về an toàn giao thông.

- Tất cả các trụ cột trong công tác bảo đảm an toàn giao thông đường bộ được ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến, đặc biệt là các thành tựu của cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư.

b) Kết cấu hạ tầng và tổ chức giao thông

- Xóa bỏ kịp thời tất cả các điểm đen tai nạn giao thông trên hệ thống đường bộ; bảo đảm 100% các tuyến đường bộ xây dựng mới, nâng cấp cải tạo và đang khai thác được thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông theo đúng quy định; lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ và chống tái lấn chiếm trên tất cả các tuyến quốc lộ.

- 100% các tuyến quốc lộ xây dựng mới và 75% chiều dài mạng quốc lộ đang khai thác đạt mức độ an toàn giao thông từ 3 sao trở lên theo tiêu chuẩn của Chương trình đánh giá an toàn giao thông đường bộ toàn cầu.

- Các tuyến đường bộ xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo phải được xem xét xây dựng làn đường dành riêng cho mô tô, xe gắn máy nếu cần thiết và bảo đảm an toàn cho các đối tượng tham gia giao thông dễ bị tổn thương.

- 100% hệ thống đường tỉnh, 80% hệ thống đường huyện được xây dựng và lắp đặt đầy đủ các công trình và trang thiết bị bảo đảm an toàn giao thông.

- Các đô thị loại I trở lên phải có hệ thống giao thông tiếp cận cho người khuyết tật, người cao tuổi.

- 100% các tuyến đường bộ cao tốc, các tuyến, đoạn tuyến quốc lộ huyết mạch có triển khai lắp đặt các hệ thống quản lý, điều hành giao thông thông minh; hình thành các trung tâm tích hợp quản lý, điều hành giao thông đô thị thông minh tại các thành phố trực thuộc Trung ương và địa phương có nhu cầu.

- 100% các trạm thu phí sử dụng hệ thống thu phí điện tử không dừng.

- Giảm ùn tắc giao thông tại Thủ đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và các thành phố lớn, không để xảy ra các vụ ùn tắc giao thông kéo dài trên 30 phút.

c) Phương tiện giao thông

- Loại bỏ 100% phương tiện quá niên hạn sử dụng, mô tô, xe gắn máy cũ nát không bảo đảm an toàn kỹ thuật, xe công nông, xe tự chế 3,4 bánh.

- 100% phương tiện ô tô sử dụng tài khoản thu phí điện tử để thanh toán đa mục đích cho các dịch vụ giao thông đường bộ và nộp phạt vi phạm.

d) Người tham gia giao thông

- 100% người tham gia giao thông được giáo dục, phổ biến kiến thức, pháp luật về trật tự, an toàn giao thông và các kỹ năng tham gia giao thông an toàn.

- Hệ thống đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe đạt tiêu chuẩn quốc tế.

đ) Cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông

- 100% các tuyến cao tốc, quốc lộ được bố trí đầy đủ hệ thống các trạm cấp cứu y tế, cứu hộ, cứu nạn giao thông đường bộ.

- Tất cả các tỉnh trên cả nước có trung tâm cấp cứu y tế 115.

- Đảm bảo khả năng tiếp cận nạn nhân tai nạn giao thông trong thời gian không quá 30 phút kể từ khi nhận thông tin yêu cầu cấp cứu.

3. Tầm nhìn đến năm 2050

- Giai đoạn 2031 - 2050, hàng năm kiềm chế giảm thiểu ba tiêu chí về số vụ tai nạn giao thông, số người chết và số người bị thương do tai nạn giao thông đường bộ, hướng đến mục tiêu sẽ không có người chết do tai nạn giao thông đường bộ.

- Vận tải hành khách công cộng tiếp tục được ưu tiên đầu tư xây dựng và phát triển, đặc biệt là vận tải công cộng khối lượng lớn; hạ tầng, kết nối và chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng được nâng cao để khuyến khích người dân chuyển đổi sang sử dụng loại hình vận tải công cộng, đi bộ và đi xe đạp trong đô thị.

- Khoa học công nghệ tiên tiến, hiện đại, đặc biệt những thành tựu của cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư trong lĩnh vực an toàn giao thông được áp dụng, đặc biệt được ứng dụng trong quản lý, dịch vụ công, phương tiện tự lái, giao thông thông minh có ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI), sử dụng dữ liệu lớn (Big data) trong giảm ùn tắc giao thông ở các đô thị, xây dựng và kết nối các cơ sở dữ liệu phục vụ quản lý an toàn giao thông.

- Văn hóa giao thông và ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông đã được hình thành.

- Hệ thống quản lý an toàn giao thông được hoàn thiện và hoạt động một cách hiệu quả, ổn định và bền vững từ Trung ương đến địa phương.

- Tất cả các điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông được xóa bỏ kịp thời trên toàn hệ thống đường bộ; hệ thống đường bộ từ cấp Trung ương đến địa phương được xây dựng hiện đại, đồng bộ và được lắp đặt đầy đủ các công trình, trang thiết bị bảo đảm an toàn

giao thông đáp ứng quan điểm về tuyến đường bao dung cho mọi đối tượng tham gia giao thông.

- Năng lực, trình độ nghiệp vụ và trách nhiệm của các lực lượng thực thi pháp luật bảo đảm trật tự, an toàn giao thông được nâng cao tương đương các nước phát triển.

- Các trạm cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông được hiện đại hóa và giảm thời gian tiếp cận nạn nhân.

3.2. NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP

Thực hiện xây dựng và hoàn thiện 5 trụ cột (Hình 3.2-1) trong công tác bảo đảm an toàn giao thông đường bộ, bao gồm:

Hình 3.2-1. Năm trụ cột trong công tác bảo đảm ATGT Đường bộ

- Xây dựng hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ có hiệu lực và hiệu quả. Tập trung hoàn thiện hệ thống pháp luật và chính sách về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, chống ùn tắc giao thông; nâng cao năng lực của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, các Ban An toàn giao thông địa phương và các cơ quan, tổ chức thuộc các bộ, ngành có liên quan; xây dựng và kết nối hệ thống cơ sở dữ liệu an toàn giao thông; phát triển nguồn nhân lực và nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

- Phát triển kết cấu hạ tầng và tổ chức giao thông an toàn, thông suốt. Tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo hệ thống đường bộ cao tốc, quốc lộ và các tuyến đường địa phương trọng yếu đạt điều kiện an toàn cao cho tất cả các đối tượng tham gia giao thông.

- Nâng cao điều kiện an toàn phương tiện cơ giới đường bộ. Tập trung nâng tiêu chuẩn an toàn của ô tô đang lưu hành và điều kiện an toàn của mô tô, xe gắn máy.

- Xây dựng văn hóa giao thông và nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông. Tập trung tuyên truyền, giáo dục kiến thức, kỹ năng và hành vi tham gia giao thông an toàn kết hợp với công tác xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ; hoàn thiện hệ thống đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe.

- Xây dựng hệ thống cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông trong phạm vi cả nước bảo đảm ứng phó kịp thời tai nạn giao thông. Tập trung bố trí trạm cấp cứu y tế tai nạn giao thông trên hệ thống đường bộ cao tốc và quốc lộ.

3.2.1. Tuyên truyền và giáo dục ATGT

3.2.1.1. Tuyên truyền ATGT trong cộng đồng

- Đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông và văn hóa giao thông; chú trọng tuyên truyền, phổ biến kiến thức và kỹ năng phòng tránh tai nạn và hậu quả của tai nạn giao thông đường bộ do vượt quá tốc độ cho phép, sử dụng ma túy, chất có cồn, sử dụng điện thoại, không đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn, không thắt dây an toàn, không sử dụng ghế cho trẻ em ngồi trong ô tô, đặc biệt các kiến thức và kỹ năng lái xe an toàn trên đường bộ cao tốc.

Từ phân tích hiện trạng các vấn đề liên quan đến kiến thức, kỹ năng và hành vi tham gia giao thông của người tham gia giao thông ở phần trên, các nội dung tuyên truyền tập trung vào các hành vi vi phạm chủ yếu của người tham gia giao thông đường bộ như vượt quá tốc độ, sử dụng rượu bia, không đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn, không thắt dây an toàn… Nội dung tuyên truyền cũng tập trung nhằm đạt được các mục tiêu thiên niên kỷ về giảm tai nạn và thương vong do tai nạn giao thông của Đại Hội đồng liên hiệp quốc trong trụ cột an toàn cho người điều khiển phương tiện như: giảm tỷ lệ phương tiện đi quá giới hạn tốc độ quy định và giảm được các thương tích và tử vong liên quan đến tốc độ; tăng tỷ lệ người đi xe máy đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn; người trong xe ô tô thắt dây an toàn và sử dụng ghế an toàn cho trẻ em; giảm số người chết, số người bị thương do TNGTĐB liên quan đến lái xe sử dụng chất có cồn hoặc các chất kích thích khác.

Cần đổi mới hướng tiếp cận theo "Hệ thống an toàn" tức là người tham gia giao thông có thể có mắc lỗi, do đó nội dung tuyên truyền, phổ biến cần tập trung vào kiến thức và kỹ năng phòng tránh tai nạn và hậu quả của tai nạn giao thông cho người tham gia giao thông.

Theo Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, đến năm 2030 mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2030 gồm 21 tuyến với tổng chiều dài hơn 6.400 km. Trong khi đó, kiến thức pháp luật về TTATGT và kỹ năng lái xe an toàn trên đường cao tốc của lái xe còn chưa cao, tình trạng vi phạm TTATGT vẫn diễn ra phổ biến đặc biệt là vượt quá tốc độ quy định, không

giữ khoảng cách an toàn, vượt sai quy định. Bên cạnh đó, nội dung, hình thức, biện pháp tuyên truyền về an toàn giao thông trên cao tốc vẫn còn nhiều hạn chế, chủ yếu mới chỉ được lồng ghép trong nội dung tuyên truyền chung về ATGT đường bộ, nội dung tuyên truyền vẫn nặng về lý thuyết, thiếu việc huấn luyện những kỹ năng tham gia giao thông an toàn, cách xử lý tình huống thực tế khi có sự cố, va chạm và tai nạn xảy ra. Do đó cần đẩy mạnh việc tuyên truyền kiến thức và kỹ năng lái xe an toàn trên đường cao tốc.

Sử dụng ghế cho trẻ em ngồi trong ô tô (Hình 3.2-2) là một trong năm yếu tố rủi ro[17] duy nhất Việt Nam chưa có quy định. Hiện nay, dự thảo sửa đổi Luật Giao thông đường bộ đã đưa nội dung này vào quy định. Do đó, khi Luật Giao thông đường bộ được ban hành cần phải tập trung, tăng cường tuyên truyền và phổ biến về quy định này.

Hình 3.2-2. Ghế an toàn trong xe ô tô cho trẻ em

- Đưa nội dung phổ biến, giáo dục pháp luật và chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông vào sinh hoạt thường xuyên của các đoàn thể, tổ chức chính trị - xã hội, các tổ chức tôn giáo. Tiếp tục đưa việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông là một tiêu chí đánh giá chất lượng của tổ chức đoàn thể, cán bộ, công chức, viên chức, hội viên và là một tiêu chuẩn đánh giá đạo đức cuối năm của học sinh, sinh viên.

Các tổ chức đoàn thể các cấp tập trung tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông đến đoàn viên, hội viên thông qua sinh hoạt chi, tổ, hội, nhóm tuyên truyền lồng ghép trong thực hiện các phong trào thi đua yêu nước và thông qua việc tổ chức các hội thi; tiếp tục duy trì hiệu quả các mô hình an toàn giao thông như: đoạn đường an toàn giao thông; đội thanh niên tình nguyện giữ gìn trật tự an toàn giao thông; câu lạc bộ phụ nữ với đảm bảo trật tự an toàn giao thông…

Phối hợp với các tổ chức tôn giáo (Phật Giáo, Công Giáo ở các tỉnh Đồng bằng sông Hồng, Bắc Trung Bộ và duyên hải Nam Trung Bộ, Đông Nam Bộ và Đồng bằng

[17] (1) chạy quá tốc độ; (2) sử dụng rượu bia; (3) đội mũ bảo hiểm; (4) thắt dây an toàn; (5) ghế ngồi an toàn trong xe ô tô cho trẻ em

sông Cửu Long; Tin Lành ở khu vực Tây Nguyên và Tây Bắc; Cao Đài, Phật Giáo Hòa Hảo ở vùng Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long…) để tuyên ruyền giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ, lồng ghép nội dung tuyên truyền, phổ biến vào các sự kiện, các buổi sinh hoạt tôn giáo ở địa phương. Theo thống kê dân số năm 2019 thì số tín đồ Phật giáo là 9,6 triệu người, chiếm 45,3% tổng số người theo tôn giáo và chiếm 8,3% dân số cả nước. Còn theo số liệu thống kê của Giáo hội Phật giáo Việt Nam, cả nước có gần 45 triệu tín đồ. Ngoài ra từ 80% đến 90% dân số Việt Nam mang thiên hướng Phật giáo; Công Giáo đứng thứ hai với số lượng tín hữu với khoảng 7,9 triệu người, chiếm 46,6% tổng số người theo tôn giáo và chiếm 7,1% tổng dân số cả nước; Cao Đài có 556.234 tín đồ; Phật giáo Hòa Hảo có khoảng 983.079 tín đồ; Tin Lành có 960.558 tín đồ chủ yếu tập trung ở khu vực Tây Nguyên và Tây Bắc và là tôn giáo chính của nhiều dân tộc thiểu số; Hầu hết tín đồ Hồi giáo tại Việt Nam là người Chăm song 1/3 người Hồi giáo là thuộc các sắc dân khác. Năm 2019, tại Việt Nam có khoảng 70.934 tín đồ Hồi giáo. Đây là các tôn giáo chính có số lượng tín đồ chiểm tỷ lệ dân số cao. Việc tập trung và kêu gọi các chức sắc tôn giáo lồng ghép tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TT, ATGT vào các buổi sinh hoạt tôn giáo sẽ mang lại hiệu quả thiết thực.

Đưa nội dung chấp hành pháp luật về trật tự ATGT vào nội quy cơ quan, đoàn thể, trường học và là một trong các nội dung đánh giá thi đua hàng năm. Biểu dương, khen thưởng kịp thời các tập thể, cá nhân có thành tích trong công tác bảo đảm trật tự ATGT; xử lý nghiêm những tập thể và cá nhân vi phạm.

- Tiếp tục thực hiện "Năm an toàn giao thông", "Tháng an toàn giao thông" và đẩy mạnh mô hình tuyên truyền "Tuần an toàn giao thông" theo các chuyên đề cụ thể tại các địa phương.

Tiếp tục thực hiện thường xuyên "Năm an toàn giao thông", "Tháng an toàn giao thông" theo các chủ đề cụ thể. Mô hình "Tuần an toàn giao thông" đã được áp dụng ở một số tỉnh, thành phố tại Việt Nam thông qua các dự án về ATGT đường bộ như: Hà Nam, Bắc Ninh, Thái Nguyên, Đồng Nai… Qua theo dõi đánh giá mô hình này đem lại hiệu quả rất tốt và cần được nhân rộng trên phạm vi toàn quốc.

Mô hình "Tuần An toàn giao thông" là một mô hình tuyên truyền mới được áp dụng ở nhiều nước trên thế giới trong đó có Việt Nam ở Dự án Tăng cường An toàn giao thông trên các quốc lộ phía Bắc Việt Nam. Qua theo dõi và đánh giá cho thấy mô hình tuyên truyền này đem lại hiệu quả rất tốt cho công tác tuyên truyền. Tuy nhiên, các nội dung tùy theo các điều kiện cụ thể về mục tiêu dự án, khu vực phạm vi của dự án, đối tượng.v.v. mà chủ đề và nội dung được thiết kế khác nhau cho phù hợp. Trong dự án Tăng cường an toàn giao thông trên các quốc lộ phía Bắc Việt Nam, nguồn vốn JICA Nhật Bản, Tuần An toàn giao thông nhắm tới là người tham gia giao thông và người dân sống dọc tuyến quốc lộ. Tuần ATGT là một mô hình tuyên truyền kết hợp với nhiều

hoạt động tại một khu vực nhằm nâng cao nhận thức của người tham gia giao thông và người dân sống dọc tuyến đường. Các hoạt động được tổ chức thực hiện theo cách tích hợp các hợp phần trong lĩnh vực ATGT. Tiến hành tuyên truyền ở khu dân cư và trên tuyến đường, giáo dục trong nhà trường, cưỡng chế và tuyên truyền ở các phương tiện thông tin đại chúng theo các chủ đề cụ thể về Quy tắc giao thông, Văn hóa giao thông, đi và qua đường an toàn, ATGT vào ban đêm, rượu bia và ATGT, sử dụng công trình ATGT… Các sự kiện, hoạt động được tổ chức liên tục trong 1 tuần. Địa điểm tổ chức được lựa chọn tại những khu vực có tình hình trật tự, an toàn giao thông phức tạp. Một số các hoạt động chính như sau:

(1) Tổ chức lễ phát động ra quân vào sáng thứ hai: tiến hành tổ chức lễ phát động tại hội trường xã, nhà văn hóa hoặc một khu vực quảng trường … với sự tham gia của các cơ quan trung ương (Ủy ban ATGTQG, Tổng Cục đường bộ Việt Nam .v.v.) và các cơ quan địa phương (Ban ATGT tỉnh, Sở GTVT….UBND huyện, xã, CSGT, CSTT, Thanh tra giao thông, các tổ chức đoàn thể như Đoàn TNCSHCM, hội Phụ nữ, Nông dân, cựu chiến binh .v.v.), các cơ quan truyền thông (đài truyền hình, phát thanh, báo.v.v.). Kết thúc buổi lễ là đoàn diễu hành quanh khu vực dân cư.

(2) Dùng xe tuyên truyền cách 1 giờ lại chạy và phát loa tuyên truyền trong khu vực.

(3) Tổ chức các hoạt động của Đoàn thanh niên phát tờ rơi.

(4) Tổ chức các hoạt động cưỡng chế mỗi ngày theo một chủ đề.

(5) Treo các băng rôn, khẩu hiệu và dán áp phích tuyên truyền tại khu dân cư và trên các tuyến đường khu vực tổ chức “Tuần ATGT”.

(6) Tổ chức triển lãm tranh, ảnh, chiếu video clip về TNGT và ATGT.

(7) Tổ chức sân khấu hóa (công chiếu vở kịch..v.v.) tại các cộng đồng dân cư vào buổi tối.

(9) Tuyên truyền trên đài truyền hình, phát thanh (đặc biệt hệ thống loa xã), báo, tạp chí .v.v.

(10) Tổ chức phát động cuộc thi tìm hểu về ATGT tại 01 trường TH, 01 trường THCS, 01 trường THPT phân hoạt động trong 03 ngày.

(11) Tổ chức 01 buổi tuyên truyền tại cộng đồng dân cư (nhà văn hóa hoặc sân khấu ngoài trời). Trong đó có tổ chức cuộc thi cho tất cả mọi người tham gia.

Hình 3.2-3. Hình ảnh hoạt động của Tuần an toàn giao thông

- Tập trung tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào các dịp ngày Tết, lễ, hội.

Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông dịp Tết nguyên đán, các dịp lễ, hội tại các địa phương. Đây là thời giai trọng điểm có nhiều các hoạt động đi lại của người dân và tình hình giao thông cũng phức tạp. Mặt khác, công tác tuyên truyền thực hiện ngay tại các lễ hội cũng làm điểm nhấn mà người tham gia giao thông dễ nhớ, dễ để ý đến. Do đó, hiệu quả tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về TT, ATGT sẽ cao hơn.

Duy trì hiệu quả của hệ thống loa truyền thanh tại địa phương, phát các thông điệp tuyên truyền an toàn giao thông tới đông đảo người dân tham gia lễ, hội, nhằm nâng cao nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đặc biệt là quy định "Đã uống rượu, bia không lái xe", "Không tổ chức đua xe trái phép"…

- Hoàn thiện và cụ thể hóa các tiêu chí, hành vi văn hóa giao thông bằng hình ảnh sinh động và đẩy mạnh việc tuyên truyền, phổ biến các tiêu chí, hành vi văn hóa giao thông.

Mặc dù các tiêu chí văn hóa giao thông đã được Bộ VH, TT&DL ban hành và thực hiện. Tuy nhiên, các tiêu chí còn chung chung, khó nhớ, khó gây ấn tượng … do đó cần biên soạn, hoàn thiện tài liệu tuyên truyền Văn hóa giao thông, cụ thể hóa các tiêu chí, hành vi văn hóa giao thông bằng hình ảnh sinh động, phổ cập về an toàn giao thông, những chuẩn mực văn hóa giao thông phù hợp với từng đối tượng, lứa tuổi để tuyên truyền, phổ biến tới từng gia đình, cộng đồng dân cư.

Các khu dân cư, cơ quan, doanh nghiệp cần đẩy mạnh công tác giáo dục, tuyên truyền, phổ biến văn hóa giao thông bằng nhiều hình thức đa dạng như lồng ghép vào các buổi sinh hoạt tọa đàm, thảo luận ở khu dân cư, cơ quan, doanh nghiệp, tổ chức các cuộc thi về an toàn giao thông, hài kịch, văn nghệ, sân khấu…

- Tăng cường thời lượng, nội dung tuyên truyền, thông tin, hướng dẫn cho người điều khiển phương tiện trên đường bộ cao tốc qua hệ thống kênh phát thanh trực tuyến.

Lồng ghép với Kênh VOV giao thông của Đài Tiếng nói Việt Nam cho đường bộ cao tốc với chức năng thông tin, hướng dẫn, tuyên truyền cho người lái xe tham gia giao thông trên đường bộ cao tốc. Các nội dung trong chương trình phát thanh như: Thông tin về các tuyến cao tốc (mạng lưới, cơ quan quản lý, số điện thoại cứu hộ, cứu nạn, y tế cấp cứu, tốc độ cho phép, số làn xe...), thông tin tình hình giao thông và TNGT trên các tuyến cao tốc; Hướng dẫn các quy định khi lái xe trên đường bộ cao tốc (tốc độ cho phép, khoảng cách an toàn, hệ thống báo hiệu, quy định xử phạt, tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ cao tốc...); Hướng dẫn xử lý các tình huống và sự cố khẩn cấp trên đường bộ cao tốc; phổ biến, tuyên truyền các kỹ năng dự báo và phòng tránh TNGT trên đường bộ cao tốc; các yếu tố rủi ro và hậu quả TNGT.v.v.

- Tuyên truyền trong các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Tập huấn kiến thức pháp luật giao thông, kỹ năng và đạo đức nghề nghiệp cho các lái xe ở các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Gắn trách nhiệm của người đứng đầu các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trong công tác này.

Qua thực tế điều tra khảo sát cho thấy lái xe của các doanh nghiệp vận tải vẫn còn hạn chế về kiến thức, kỹ năng tham gia giao thông (các quy định, quy tắc cũng như các kỹ năng lái xe và kinh nghiệm xử lý tình huống trên đường). Mặt khác, ý thức chấp hành pháp luật ATGT đường bộ của nhiều lái xe còn chưa cao. Lỗi vi phạm chủ yếu của các lái xe là chạy quá tốc độ quy định, không giữ khoảng cách an toàn, vượt sai quy định, đi không đúng phần đường, làn đường; xe khách dừng, đỗ, đón trả khách dọc đường, không đúng nơi quy định… Do đó cần phải tăng cường tập huấn kiến thức pháp luật giao thông, kỹ năng và đạo đức nghề nghiệp cho các lái xe ở các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (Tổng cục ĐBVN đã phê duyệt chương trình khung tập huấn nghiệp vụ và các quy định pháp luật trong hoạt động kinh doanh Vận tải cho lái xe, nhân viên phục vụ tại QĐ 1895/QĐ-TCĐBVN ngày 9/7/2015 và chương trình khung tập huấn nghiệp vụ và các quy định pháp luật trong hoạt động kinh doanh vận tải cho người điều khiển hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô tại QĐ 1896/QĐ-TCĐBVN ngày 9/7/2015), đồng thời, gắn trách nhiệm của người đứng đầu các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trong công tác này.

- Tuyên truyền, giáo dục nâng cao ý thức, phẩm chất của lực lượng thực thi pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; của đội ngũ làm công tác đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe; đăng kiểm phương tiện.

Đẩy mạnh và nâng cao hiệu quả công tác giáo dục chuyên môn, chính trị, tư tưởng, tạo chuyển biến sâu sắc hơn về nhận thức, đạo đức, tinh thần trách nhiệm của lực lượng thực thi pháp luật về trật tự, an toàn giao thông. Biểu dương khen thưởng kịp thời các tập thể, cá nhân có thành tích xuất sắc trong công tác thanh tra, tuần tra, xử lý vi phạm.

3.2.1.2. Giáo dục ATGT trong trường học

- Hoàn thiện chương trình, tài liệu giảng dạy và đưa nội dung giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, văn hóa giao thông, kỹ năng tham gia giao thông an toàn vào trong chương trình chính khóa, tăng thêm thời lượng thực hành, trải nghiệm thực tế cho tất cả các bậc học; tăng cường phối hợp giữa gia đình, nhà trường và xã hội trong công tác giáo dục an toàn giao thông cho học sinh, sinh viên.

Đổi mới nội dung, hình thức, phương pháp giảng dạy về ATGT trong trường học bằng hình ảnh trực quan sinh động, sử dụng giáo án điện tử, video clip tuyên truyền; tăng cường thời lượng thực hành, hướng dẫn học sinh kỹ năng tham gia giao thông đặc biệt với đối tượng học sinh, sinh viên sử dụng mô tô, xe gắn máy, xe đạp điện, xe máy điện.

Đối với giáo dục mầm non, giáo dục tiểu học, giáo dục trung học cần tăng thêm thời lượng và nội dung tuyên truyền chính khóa và ngoại khóa, đồng thời phối hợp với các bậc cha mẹ giáo dục học sinh về kiến thức, kỹ năng tham gia giao thông an toàn. Đối với cấp trung học phổ thông, trung cấp, đại học, cao đẳng và giáo dục nghề nghiệp cần tăng thêm nội dung giảng dạy ATGT về cấp cứu tai nạn giao thông, kỹ năng điều khiển xe đạp điện, xe máy điện, mô tô, xe gắn máy. Đưa vào chương trình ngoại khoá các khoá học lái xe mô tô, ô tô cho những học sinh, sinh viên có nhu cầu và đủ điều kiện. Đưa giáo dục an toàn giao thông vào chương trình đào tạo của các cơ sở giáo dục nghề nghiệp. Xây dựng kế hoạch, nội dung đào tạo, bồi dưỡng, nâng cao chất lượng của đội ngũ giáo viên làm nhiệm vụ giáo dục ATGT. Trong kế hoạch có đặt ra việc bồi dưỡng giáo viên cốt cán.

- Đưa giáo dục an toàn giao thông vào chương trình chính khóa cho học sinh, sinh viên các trường đại học, cao đẳng sư phạm, trung cấp sư phạm, đặc biệt là đối với học sinh, sinh viên các trường sư phạm học chuyên ngành liên quan đến giảng dạy giáo dục an toàn giao thông.

Xây dựng chương trình, tài liệu giáo dục ATGT để giảng dạy chính khóa cho học sinh, sinh viên các trường đại học, cao đẳng sư phạm, trung cấp sư phạm, đặc biệt là đối với học sinh, sinh viên các trường sư phạm học chuyên ngành liên quan đến giảng dạy

giáo dục an toàn giao thông. Xây dựng, đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ giáo viên giảng dạy về an toàn giao thông trong các trường sư phạm.

Để tăng cường và phát triển bền vững công tác giáo dục ATGT trong nhà trường, đòi hỏi phải có một đội ngũ giáo viên có trình độ và hiểu biết tương đối sâu về an toàn giao thông để có thể đáp ứng công tác giáo dục an toàn giao thông trong nhà trường.

3.2.1.3. Ứng dụng KHCN trong công tác tuyên truyền và giáo dục ATGT

Theo số liệu thống kê tháng 2 năm 2020[18], tại Việt Nam có 68,17 triệu người dùng dịch vụ internet chiếm 70% dân số, là một trong những nước dẫn đầu thế giới về tỷ lệ người dùng internet.

Có khoảng 65 triệu người sử dụng các mạng xã hội, chiếm 67% dân số.

Có 43,7 triệu người sử dụng điện thoại thông minh, chiếm 44,9% dân số, là nước đứng thứ 14 có số lượng sử dụng điện thoại thông minh nhất trên thế giới, đứng thứ 7 các nước trên thế giới có số lượt tải các ứng dụng nhiều nhất.

Có 145,8 triệu kết nối mạng dữ liệu di động (150% dân số). Tức là mỗi người sử dụng nhiều thiết bị di động kết nối.

Không gian quản cáo ở Việt Nam là 57% trên các ứng dụng và 43% trên web (mức trung bình của khu vực Châu Á – Thái Bình Dương tương ứng là 66% và 34%).

Theo số liệu của Bộ TT-TT, hiện cả nước có khoảng 180 kênh phát thanh, truyền hình quảng bá, trong đó có 105 kênh truyền hình quảng bá và 75 kênh phát thanh quảng bá; cả nước hiện có 105 cơ quan báo điện tử, 83 báo, tạp chí điện tử của cơ quan báo chí in, 22 báo, tạp chí điện tử độc lập, 207 trang thông tin điện tử tổng hợp của các cơ quan báo chí.

Từ những con số trên cho thấy, công tác tuyên truyền, phổn biến, giáo dục pháp luật về TT, ATGT cần được đẩy mạnh, gồm:

- Tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ trong công tác tuyên truyền, phổ biến và giáo dục an toàn giao thông qua các nền tảng công nghệ thông tin như internet, các mạng xã hội, điện thoại thông minh, phát thanh, truyền hình, báo điện tử, đặc biệt bằng các công cụ hình ảnh trực quan, các ứng dụng trò chơi.

Ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động tuyên truyền ATGT: Tăng cường số lượng tin, bài trên báo điện tử và xây dựng trang thông tin điện tử riêng về ATGT trên các website; đẩy mạnh tuyên truyền qua mạng xã hội (facebook, zalo, youtube, twitter…); xây dựng các phần mềm tuyên truyền và trò chơi về ATGT trên điện thoại thông minh. Phối hợp với các đơn vị viễn thông gửi tin nhắn, cài đặt âm thông báo tuyên

[18] Báo cáo Thị trường quảng cáo số Việt Nam do Adsota phát hành

truyền pháp luật bảo đảm TTATGT trong các đợt cao điểm về ATGT, trong tháng ATGT theo các chủ đề cụ thể. Tiếp tục thông tin tuyên truyền, giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông trên hệ thống bảng LED. Phát huy hiệu quả hệ thống loa truyền thanh thông minh trên nền tảng kết nối internet tuyên truyền ATGT tới các phường, xã, thôn, bản.

Xây dựng phầm mềm mô phỏng trên máy tính, trên điện thoại thông minh các tình huống tham gia giao thông thực tế khi đi bộ, đi xe đạp, xe đạp điện, mô tô, xe gắn máy để giảng dạy kỹ năng tham gia giao thông cho học sinh, sinh viên. Xây dựng các trường dạy tập lái thu nhỏ cho học sinh, sinh viên làm quen với điều khiển các loại phương tiện như mô tô, xe gắn máy, ô tô.

Tiếp tục xây dựng và thường xuyên cập nhật kho học liệu số dùng chung phục vụ giáo dục đào tạo: Bài giảng điện tử, học liệu số đa phương tiện, sách giáo khoa điện tử, phần mềm mô phỏng và các học liệu khác; tiếp tục xây dựng và thường xuyên cập nhật hệ thống ngân hàng câu hỏi trực tuyến của các môn học trong đó có ATGT và phần mềm kiểm tra, đánh giá tập trung qua mạng.

- Xây dựng và hoàn thiện các cẩm nang, sổ tay an toàn giao thông trên đường bộ cao tốc, đường giao thông nông thôn v.v. dưới dạng các ứng dụng trên nên tảng di động thông minh.

Xây dựng cẩm nang, sổ tay an toàn giao thông trên đường bộ cao tốc, đường giao thông nông thôn dưới dạng ứng dụng trên điện thoại thông minh, trong đó phổ biến các nội dung về tình hình trật tự, an toàn giao thông; kỹ năng tham gia giao thông, nhận biết các tình huống nguy hiểm khi tham gia giao thông trên đường cao tốc, đường giao thông nông thôn; pháp luật về trật tự an toàn giao thông (quy tắc giao thông, biển báo, quy định xử phạt hành chính…). Đây là hình thức nhiều nước trên thế giới đang sử dụng.

3.2.2. Kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức giao thông

3.2.2.1 Phát triển KCHT giao thông an toàn

KCHT giao thông là một trong ba yếu tố ATGT quan trọng nhất và là một trong ba yếu tố trực tiếp gây TNGT (con người, phương tiện và môi trường đường bộ). Chính vì vậy, nó đóng một vai trò quan trọng trong việc bảo đảm ATGT.

- **Quy trình, quy phạm và tiêu chuẩn thiết kế**

- Rà soát, chỉnh sửa tiêu chuẩn thiết kế đường bộ theo hướng tiếp cận mới.

Về cơ bản, quan điểm truyền thống trước đây trong việc thiết kế tuyến đường là người kỹ sư thiết kế ra tuyến đường an toàn với các ngưỡng giá trị giới hạn nào đó và người lái xe phải tuân thủ các yếu tố đó khi lái xe trên đường. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, với việc tăng cường nghiên cứu ảnh hưởng của các yếu tố thiết kế đường

đến tai nạn giao thông, nhiều nước đã đi theo quan điểm mới đó là thiết kế tuyến đường đáp ứng những yêu cầu, đòi hỏi của người lái xe. Do đó, nhiều nước đã có các nghiên cứu và chỉnh sửa lại các tiêu chuẩn thiết kế tuyến đường cho phù hợp. Không những vậy, với cách tiếp cận Hệ thống an toàn (*chấp nhận người lái có lỗi khi tham gia giao thông – tuyến đường phải được thiết kế sao cho không có người chết hay bị thương do lỗi của người lái gây ra tai nạn giao thông*), các tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế cũng được rà soát và chỉnh sửa cho phù hợp.

Một trong những nội dung thiết kế ảnh hưởng nhiều đến an toàn giao thông đó là thiết kế hình học tuyến. Đây là một công tác quan trọng trong thiết kế một công trình đường ô tô. Sảm phẩm của nó là các kích thước hình học của cơ bản của tuyến: bình đồ, trắc dọc và trắc ngang. Mỗi một bộ phận của tuyến và sự kết hợp giữa chúng đều có những ảnh hưởng đến quá trình khai thác của tuyến đường.

Trong các yếu tố hình học, thiết kế đường cong bằng là yếu tố có ảnh hưởng lớn. Thống kê của các nước chỉ ra cường độ tai nạn tại các đường cong thường cao gấp 1,5 đến 1,7 lần so với cường độ tai nạn trên đoạn thẳng, cá biệt ở Nam Phi lên đến hơn 3 lần. Tai nạn giao thông cũng còn phụ thuộc vào suất biến đổi độ cong CCR với tổ hợp các đường cong tròn và các đường cong chuyển tiếp. Việc lựa chọn bán kính đường cong nằm tối thiểu theo tốc độ thiết kế có thể mắc sai lầm do sự khác biệt giữa lý thuyết và thực tế. Trên thực tế, tốc độ khai thác V_{85} của các xe lớn hơn so với tốc độ thiết kế (đối với các tốc độ thiết kế nhỏ hơn từ 90-100 km/h). Như vậy, tại các đường cong này, thực tế các xe cần thêm siêu cao và lực ma sát ngang để tăng cường độ ổn định. Nhu cầu thực tế này không được đáp ứng vì các số liệu thiết kế về siêu cao và hệ số lực ma sát ngang đã được lựa chọn cho một tốc độ thấp hơn, đó chính là tốc độ thiết kế. Do đó, một số nước châu Âu, Úc và Nam Phi đã sử dụng tốc độ khai thác V_{85} trong xác định siêu cao, đoạn chuyển tiếp, hệ số lực ma sát ngang, và thậm chí cả bán kính đường cong nằm. Mỹ và Canada sử dụng tốc độ vận hành V_{85} để kiểm tra các điều kiện về an toàn giao thông. Ngoài ra, cần phải rà soát và có các nghiên cứu chuyên sâu về các tiêu chí an toàn (tiêu chí về tốc độ thiết kế và tốc độ khai thác; tiêu chí về tốc độ khai thác giữa các bộ phận tuyến liên tiếp trên bình đồ; tiêu chí về độ ổn định của xe khi vào đường cong nằm; tiêu chí về sự phối hợp nội bộ các yếu tố tuyến và các chi tiêu về chỉ số tuyến) trong thiết kế để điều chỉnh tiêu chuẩn cho phù hợp.

- Xây dựng và ban hành chỉ dẫn kỹ thuật thiết kế tuyến đường "bao dung".

Theo quan điểm tiếp cận Hệ thống an toàn nên thiết kế các bộ phận của tuyến đường phải được thiết kế sao cho có TNGT do lỗi của người tham gia giao thông nhưng hậu quả vụ TNGT không có người bị chết và bị thương – đây gọi là thiết kế các tuyến đường "forgiving roads" tạm dịch là "các tuyến đường bao dung". Hiện nay ở Việt Nam chưa

có tài liệu hướng dẫn thiết kế tuyến đường bao dung, do đó cần thiết phải nghiên cứu, xây dựng và ban hành tải liệu này.

Các giải pháp thiết kế tuyến đường bao dung điển hình và mang lại hiệu quả cao như sau:

+ Sử dụng rào chắn bó sợi thép làm phân cách giữa và thay tường hộ lan tôn lượn sóng. Đối với rào phân cách giữa làm giảm tai nạn đối đầu. Khi phương tiện đâm lấn sang chiều ngược lại, rào bó thép như một sợi dây chun kéo phương tiện trở lại chiều đi đúng. Tương tự khi phương tiện lao ra khỏi đường thì rào chắn bó thép cũng tác động tương tự như dây chun kéo phương tiện trở lại đường. Với giải pháp này mặc dù không làm giảm TNGT xảy ra nhưng giảm đáng kể thiệt hại do TNGT xảy ra.

Hình 3.2-4. Rào bó sợi thép

+ Rào chắn bánh xoay

Hệ thống bánh xoay bằng nhựa dẻo có chức năng xoay và hấp thụ sốc khi xe đâm vào, chuyển đổi động năng đâm trực diện thành động năng moment quay. Sau cú va chạm, rào chắn sẽ giúp điều hướng cho chiếc xe quay trở lại mặt đường, chống lật xe.

Hình 3.2-5. Rào chắn bánh xoay

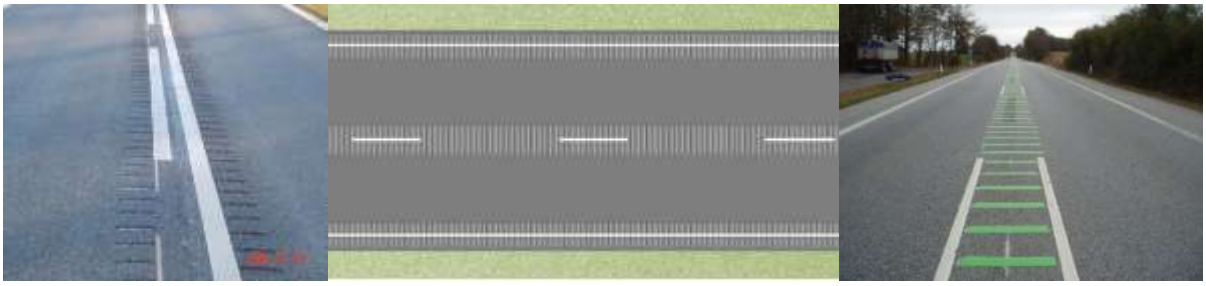
Rào chắn bánh xoay đã được dùng phổ biến ở nhiều nước trên thế giới, trong đó có nhiều nước Đông Nam Á như Thái Lan, Malaysia, Philippines… công nghệ này được kiểm nghiệm giúp giảm 50 đến 60% số thương vong tại các điểm đen giao thông.

+ Tôn lượn sóng

Nhiều TNGT xảy ra khi ô tô đâm vào đầu rào tôn lượn sóng và xuyên qua xe đây là lỗi do thiết kế tôn lượn sóng l\không an toàn.

Hình 3.2-6. Thiết kế đầu rào tôn lượn sóng an toàn

+ Dải lập bập phân cách giữa và mép đường



Hình 3.2-7. Thiết kế dải lập bập phân cách giữa và mép đường

Và còn nhiều phương án thiết kế khác.

- Xây dựng và ban hành tiêu chuẩn thiết kế đường và làn đường giành riêng cho mô tô, xe gắn máy.

Theo phân tích phần hiện trạng thì mô tô, xe gắn máy trong vấn đề ATGT và TNGT ở nước ta là nghiêm trọng. Số lượng phương tiện xe gắn máy trong dòng giao thông cao, đặc biệt là trên các quốc lộ. Đồng thời, số vụ TNGT do xe mô tô, xe gắn máy gây ra chiếm từ 67% -74% tổng số vụ. Trong điều kiện nước ta hiện nay phương tiện xe môtô, xe gắn máy vẫn còn là một phương tiện quan trọng và có thể chúng ta vẫn phải sống chung với nó trong thời gian tới nên một trong các giải pháp hữu hiệu là giải quyết vấn đề dòng giao thông hỗn hợp bằng cách tách riêng làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy và các công trình phục vụ cho giao thông xe mô tô, xe gắn máy. Kinh nghiệm của Malaysia cho thấy giải pháp tách làn dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy đem lại hiệu quả rất cao. Theo nghiên cứu đánh giá của một tuyến đường thực hiện tách làn dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy cho thấy sau khi áp dụng giải pháp này giảm được 39% số vụ TNGT và 83% số người chết do TNGT. Để hạn chế TNGT liên quan đến xe môtô, xe gắn máy, cần phải thúc đẩy việc phân tách làn dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy trên các quốc lộ và đường đô thị đồng thời xây dựng các công trình dành cho xe mô tô, xe gắn máy qua đường và qua các nút giao như xây dựng cầu vượt.v.v. Để cụ thể hóa cần tập trung những vấn đề sau đây:

Năm 2018 – 2019, Ngân hàng Thế giới đã hỗ trợ xây dựng dự thảo "Tiêu chuẩn thiết kế tuyến đường và làn đường giành riêng cho xe hai bánh" và dự thảo "Sổ tay hướng dẫn thiết kế tuyến đường và làn đường giành riêng cho xe hai bánh". Hai tài liệu này cần được xe xét, rà soát và ban hành chính thức.

- Hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, định mức quản lý, bảo trì đường bộ. Hiện tại, cơ bản hệ thống văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến quản lý, vận hành khai thác, bảo trì đường bộ đã đầy đủ, đáp ứng được yêu cầu trong công tác quản lý. Tuy nhiên các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành về lĩnh vực này cần tiếp tục hoàn thiện để phù hợp với thực tiễn phát triển của đất nước, và phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành và ứng với công nghệ mới, vật liệu mới trong giai đoạn tới.

- **Đầu tư xây dựng mới; nâng cấp cải tạo**

- Áp dụng hệ thống đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông đường bộ theo tiêu chuẩn của Chương trình đánh giá an toàn giao thông đường bộ toàn cầu (iRAP). Thực hiện định kỳ việc đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông hệ thống quốc lộ và các tuyến đường địa phương trọng yếu.

Chương trình đánh giá an toàn đường bộ toàn cầu (The International Road Assessment Programme - iRAP) được thành lập năm 2006 tại Anh. Đến nay Chương trình đã được triển khai thực hiện tại 102 quốc gia. Trên 1,4 triệu km đường lập bản đồ rủi ro và trên 1 triệu km đường hiện đang được thực hiện đánh giá xếp hạng sao thường xuyên. Trên cơ sở kết quả đánh giá xếp hạng sao, 24,5 tỷ USD đã được đầu tư cả tạo ở các nước thu nhập thấp và trung bình và 43,7 tỷ USD đã được đầu tư cả tạo ở các nước thu nhập cao.

Hiện nay có các chương trình khu vực, gồm: EuroRAP, usRAP, AusRAP, KiwiRAP, ChinaRAP, IndiaRAP, BrasilRAP, SARAP, ThaiRAP, MyRAP. Với mục tiêu nhằm đánh giá những điểm yếu về an toàn của mạng đường bộ từ đó đề xuất kế hoạch và các giải pháp cải tạo một cách tập trung, trọng điểm để đạt lợi ích cao nhất dựa trên bằng chứng.

Một số nước thực hiện chương trình khá thành công như Trung Quốc đã thông qua chương trình "An toàn đường cao tốc để nâng niu cuộc sống" của Bộ Giao thông vận tải, ước tính khoảng 105.000 km đường có nguy cơ TNGT cao đã được nâng cấp ở Trung Quốc. 2,5 tỷ USD đã được đầu tư vào các biện pháp cải thiện an toàn; Ấn Độ - IndiaRAP là chương trình đánh giá đường bộ được hỗ trợ bởi nhiều tổ chức dành cho Ấn Độ. Đây là sự hợp tác giữa iRAP và Viện Phát triển Giao thông Châu Á (AITD), được hỗ trợ rộng rãi bởi FedEx Express cùng với chính phủ, chính quyền các bang và Ngân hàng Thế giới. Các khoản đầu tư để cải thiện nhiều con đường của Ấn Độ đã và đang được thực hiện với nguồn kinh phí hơn 5,4 tỷ USD; Mexico đã nâng cấp 17% mạng lưới đường (42.800 km) từ 1 hoặc 2 sao lên 3 sao hoặc tốt hơn. Điều này đã dẫn đến việc giảm đáng kể số tử vong và thương tích nghiêm trọng do TNGT trên toàn mạng lưới; Vương quốc Anh đã đặt mục tiêu 90% mạng lưới đường bộ đạt 3 sao trở lên và hiện đang tăng cường đầu tư "Đường ô tô thông minh". Đã đầu tư, nâng cấp 50 tuyến đường có độ rủi ro TNGT cao nhất dựa trên bản đồ rủi ro, xếp hạng sao.

Trong 12 mục tiêu mới của Liên hiệp quốc về thực hiện an toàn giao thông đường bộ toàn cầu thông qua năm 2017, có các mục tiêu:

- Mục tiêu 3: Đến năm 2030, tất cả các tuyến đường bộ xây dựng mới phải đạt tiêu chuẩn an toàn từ 3 sao trở lên cho tất cả các đối tượng tham gia giao thông.
- Mục tiêu 4: Đến năm 2030, 75% các tuyến đường hiện hữu phải đạt tiêu chuẩn an toàn từ 3 sao trở lên cho tất cả các đối tượng tham gia giao thông.

Nếu thực hiện được mục tiêu này thì dự tính có thể cứu được 467.000 người chết do TNGT ĐB hàng năm và 100 triệu người bị chết và bị thương nghiêm trọng do TNGT ĐB trong khoảng 20 năm vòng đời của dự án. Nếu tất cả các quốc gia giành khoảng 0,1 – 0,2 % GDP hàng năm đầu tư cải tạo điều kiện an toàn của đường từ nay đến năm 2030

thì sẽ có kết quả đáng kinh ngạc với lợi ích thu được khoảng 08 USD trên 01 USD đầu tư.

Theo ước tính của iRAP[19] ước tình cho Việt Nam đảm bảo đến năm 2030 75% đường đi lại đạt tiêu chuẩn an toàn từ 3 sao trở lên thì giai đoạn 2020 – 2030 cần 3,812 tỷ USD, trung bình hàng năm giành 0,12% GDP sẽ thu được lợi ích ước tình là 82,420 tỷ USD, tỷ lệ lợi ích – chi phí (B/C) đạt 22.

Để triển khai thực hiện cần phải tham gia và trở thành thành viên của iRAP toàn cầu (có thể là VNRAP hoặc VietRAP) để nhận được sự hỗ trợ mua sắm trang thiết bị khảo sát, phần mềm đánh giá xếp hạng sao và hỗ trợ đào tạo nhân lực (Hình 3.2-8).

Hình 3.2-8. Phương tiện khảo sát và đào tạo nhân lực thực hiện iRAP ở Việt Nam năm 2009

Việc đánh giá xếp hạng mức độ an toàn của mạng đường quốc lộ có thể thực hiện 3 hoặc 5 năm một lần, kết quả đánh giá làm cơ sở lập kế hoạch ưu tiên đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến đường có mức độ an toàn thấp (1 sao, 2 sao).

- Ưu tiên xây dựng các tuyến liên kết vùng, các tuyến tránh đô thị, các điểm kết nối giao thông vận tải; đẩy mạnh xây dựng các nút giao khác mức và các nút giao hình xuyến (bùng binh) tại các nút giao cùng mức thích hợp đảm bảo giao thông thông suốt và an toàn.

- Tập trung đầu tư xây dựng các tuyến đường trên cao, hướng tâm, vành đai tại các thành phố lớn như Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

- Xây dựng hệ thống bến xe, bãi đỗ, điểm dừng xe của các phương tiện giao thông tại thành phố lớn, đặc biệt đẩy nhanh tiến độ xây dựng các bãi đỗ xe ngầm, bãi đỗ xe cao tầng trong khu vực nội đô.

[19] https://www.vaccinesforroads.org/irap-big-data-tool-map/

- Tiếp tục quan tâm đến hệ thống giao thông tiếp cận cho người khuyết tật, người cao tuổi và trẻ em tại các đô thị loại I trở lên; chú trọng các công trình bảo đảm an toàn giao thông cho các đối tượng tham gia giao thông dễ bị tổn thương.

- Khi lập dự án nâng cấp, cải tạo, xây dựng mới các tuyến đường bộ, tuyến tránh đô thị phải nghiên cứu thiết kế phân làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy.

- Đẩy mạnh các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông trên đường cao tốc như: tăng cường kiểm soát giao thông phù hợp điều kiện của chức năng đường. Tiến hành nghiên cứu, xây dựng và hoàn thiện các quy định ATGT đối với hệ thống đường bộ cao tốc về các vấn đề tách dòng, nhập dòng và vượt xe có thể xảy ra TNGT ngoài mong muốn.

- Cải tạo điều kiện an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông trên các tuyến đường từ nhà đến trường và từ trường về nhà cho học sinh. Phạm vi thực hiện trong bán kính khoảng 1 – 3 km xung quanh trường. Một số tuyến đường từ nhà đến trường và từ trường về nhà còn chưa an toàn do cổng trường nằm trên quốc lộ, có mật độ giao thông cao, hay tuyến đường còn nhiều tiềm ẩn gây tai nạn giao thông cho học sinh khi đi xe đạp, đi bộ như khuất tầm nhìn, thiếu vỉa hè đi bộ,…

Đây là giải pháp đã được Hiệp hội An toàn giao thông đường bộ toàn cầu (GRSP) tài trợ thực hiện tại một số trường học ở tỉnh Hà Nam, Đồng Nai, Bắc Ninh. Kết quả được đánh giá rất tốt và cần được nhân rộng ra toàn quốc.

- Cải tạo điều kiện an toàn giao thông tại các giao cắt, các khu thị trấn, thị tứ như: xây dựng gờ giảm tốc từ đường phụ ra đường chính, lắp đặt hệ thống báo hiệu đầy đủ theo quy định; ưu tiên đầu tư, xây dựng đường ô tô đến trung tâm các xã, cải tạo điều kiện an toàn giao thông trên các tuyến đường huyện, đường xã ở khu vực miền núi; cải tạo các đường tràn trên đường huyện và đường liên xã; xây dựng cầu dân sinh bảo đảm an toàn giao thông cho vùng có đồng bào các dân tộc ít người sinh sống

- Tăng cường bảo đảm an toàn giao thông trong quá trình thi công xây dựng và trước khi đưa các tuyến đường vào khai thác. Trong quá trình thi công xây dựng các công trình cần thực hiện nghiêm các biện pháp bảo đảm an toàn cho con người, những máy móc, thiết bị phục vụ thi công phải được kiểm định an toàn trước khi đưa vào sử dụng.

- **Công trình và trang thiết bị ATGT.**

- Ứng dụng các trang thiết bị nhằm nâng cao điều kiện an toàn cho kết cấu hạ tầng đường bộ cao tốc như: lắp đặt các hộp hấp thụ lực (hộp giảm chấn) tại các vị trí dễ gây tai nạn như đường nhánh, đường rẽ...

- Đối với các dự án đường bộ cao tốc xây dựng mới nên xem xét bố trí trạm dịch vụ hai bên đường liên thông bằng hầm chui hoặc cầu vượt; tăng cường các dịch vụ hỗ trợ phương tiện như đổ nước mui, sửa chữa phương tiện hư hỏng v.v…tại các trạm dịch vụ

- Tăng cường đầu tư xây dựng hệ thống trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ, đảm bảo ít nhất mỗi tỉnh có một trạm dừng nghỉ.

- Nghiên cứu áp dụng hệ thống biển báo tốc độ giới hạn thay đổi (sử dụng biển báo điện tử thay đổi tốc độ giới hạn tùy theo điều kiện thực tế về đường, thời tiết hoặc các sự cố giao thông); áp dụng chức năng xử lý, cảnh báo từ xa sự cố trên toàn bộ các tuyến đường bộ cao tốc, việc đóng làn đường, cảnh báo, hướng dẫn chuyển làn, giảm tốc độ v.v… trong hệ thống giao thông thông minh; bắt đầu vào đường cao tốc phải có một số biển điện tử đặt trên giá long môn cảnh báo những nguy hiểm dẫn đến tai nạn giao thông (chạy quá tốc độ, không giữ khoảng cách an toàn, không thắt dây an toàn…).

- Tăng cường xây dựng và lắp đặt các công trình, trang thiết bị ATGT tiên tiến trên các trục đường quốc lộ trọng yếu và tại các đường thành phố. Phát triển mang lưới đường gồm những loại đường khác nhau từ đường trục chính đến đường nội bộ khu dân cư một cách có hệ thống với mục tiêu đẩy nhanh việc tách làn cho phương tiện ô tô, xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp, người đi bộ v.v. và điều chỉnh luồng giao thông. Trong đó, cần tăng cường nghiên cứu xây dựng tách làn dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy và các công trình cho xe mô tô, xe gắn máy trên hệ thống quốc lộ và đường đô thị. Tăng cường các công trình an toàn cho các tuyến đường quốc lộ dọc theo các khu dân cư như cầu vượt, hầm chui cho người đi bộ, xe đạp và xe máy.

- **Bảo trì đường bộ**

- Ưu tiên bảo trì đường bộ, chú trọng bảo trì hệ thống quốc lộ; đẩy mạnh ứng dụng khoa học và công nghệ trong quản lý, bảo trì đường bộ; đổi mới hệ thống bảo trì đường bộ; xây dựng, phát triển và hoàn thiện hệ thống quản lý, bảo trì đường bộ cao tốc. Cụ thể:

- Nâng cao hiệu quả của công tác bảo trì đường bộ thông qua việc xây dựng và phát triển hệ thống bảo trì đường bộ phù hợp và triển khai một cách hiệu quả đối với tất cả hệ thống đường từ Trung ương tới địa phương: đường cao tốc, quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện – xã và đường đô thị.

- Đổi mới hệ thống bảo trì đường bộ: Hiện nay, bảo trì được thực hiện trung tu và đại tu định kỳ theo loại đường nên có nhưng đoạn, tuyến đường chưa đến kỳ đại tu hoặc trung tu đã xuống cấp do lưu lượng giao thông cao. Vì vậy cần đổi mới hệ thống bảo trì đường bộ hiện nay theo hướng nghiên cứu xây dựng mô hình xuống cấp của mặt đường thông qua các chỉ số độ gồ ghề IRI, tỷ lệ nứt trên mặt đường. Khi xây dựng kế hoạch bảo trì họ sử dụng thiết bị xe khảo sát tình trạng mặt đường để xác định mức độ nứt bằng

việc chụp ảnh với các ô rộng 0,5m x 0,5m, độ gồ ghề mặt đường thông qua chỉ số IRI và một số thông số khác. Trên cơ sở đó sử dụng mô hình xuống cấp để xác định mức độ và nhu cầu sửa chữa mặt đường. Tại Nhật Bản đã sử dụng xe khảo sát tình trạng mặt đường đo độ gồ ghề (IRI), nứt và hằn lún. Sau đó tổ hợp cả ba chỉ số này thành một chỉ số gọi là Maintenance Control Index (MCI). Chỉ số MCI bao nhiêu sẽ phải sửa chữa do Bộ đất đai, cơ sở hạ tầng, giao thông và du lịch (MLIT) quy định. Trên cơ sở số liệu khảo sát đo đạc sẽ được phân cấp ưu tiên và đưa vào kế hoạch sửa chữa hàng năm. Toàn bộ các hư hỏng theo đánh giá bằng chỉ số MCI được sửa chữa kịp thời và đầy đủ.

Hình 3.2-9. Xe khảo sát tình trạng mặt đường ở Nhật Bản

- Đẩy mạnh ứng dụng khoa học và công nghệ trong quản lý, bảo trì đường bộ. Ứng dụng công nghệ mới, vật liệu mới đảm bảo nhằm đẩy nhanh tiến độ, hiệu quả và tiết kiệm trong công tác quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ

- Đẩy mạnh công tác bảo trì đường giao thông nông thôn với sự tham gia đóng góp của người dân, các doanh nghiệp, các tổ chức chính trị, chính trị - xã hội; nhân rộng mô hình xã hội hóa "Phụ nữ tham gia bảo dưỡng đường giao thông nông thôn".

- Nâng cấp, hoàn thiện hệ thống thông tin phục vụ công tác quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên toàn quốc; kết nối tích hợp với các hệ thống công nghệ hỗ trợ giám sát cầu, hầm đường bộ, kiểm tra tình trạng mặt đường bộ và kiểm soát tải trọng phương tiện.

3.2.2.2. Thẩm tra ATGT và cải tạo điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT

- **Thẩm định an toàn giao thông đường bộ**

- Đối với công tác thẩm định an toàn giao thông, thực hiện từ bước lập báo cáo đầu tư cho đến quá trình khai thác. Tăng cường các quy định pháp luật về nghĩa vụ và trách nhiệm của các cơ quan có liên quan. Quá trình thẩm định phải được tiêu chuẩn hóa và

nêu rõ trong tài liệu hướng dẫn. Ngoài ra, cơ quan quản lý đường bộ cần phải nắm vững những tiêu chuẩn và hướng dẫn về thẩm định ATGT.

- Tăng cường kiểm tra, giám sát việc thực hiện công tác thẩm định an toàn giao thông đường bộ. Tiếp tục thực hiện đề án "Tăng cường công tác thẩm định an toàn giao thông trên hệ thống quốc lộ và đường bộ cao tốc"

- Tăng cường công tác đào tạo nguồn nhân lực cho công tác thẩm định ATGT. Mở rộng chức năng cho các trường Đại học có thể tham gia đào tạo và phân cấp cho các Sở GTVT cấp chứng chỉ thẩm định viên.

- **Cải tạo điểm đen tai nạn giao thông**

TNGT cho thấy nó không xảy ra ngẫu nhiên ở bất kỳ đâu, mà tập trung vào những điểm nhất định trên các tuyến đường có những lỗi, hạn chế của KCHT giao thông. Điểm đen TNGT là ở những vị trí, khu vực xảy ra nhiều TNGT lặp đi lặp lại nhiều lần do đó cần phải được cải tạo, xóa bỏ để TNGT không xảy ra. Chiến lược về cải tạo điểm đen TNGT tập trung ở những điểm sau:

- Thường xuyên rà soát, phát hiện và xử lý kịp thời các điểm đen tai nạn giao thông. Công tác cải tạo điểm đen phải được thực hiện liên tục và kịp thời vì đây là các điểm TNGT đã xảy ra nhiều, việc chậm tiến hành cải tạo sẽ có thể làm gia tăng TNGT xảy ra. Công tác cải tạo điểm đen phải được ưu tiên cao trong công tác quản lý và nguồn kinh phí bảo trì đường bộ.

- Xây dựng và hoàn thiện CSDL quản lý cải tạo điểm đen, phát triển các công cụ và cơ chế hỗ trợ công tác cải tạo điểm đen. Để tăng tính hiệu quả của hệ thống cải tạo điểm đen, cần phát triển các công cụ và cơ chế như: Thiết lập hệ thống số liệu điểm đen chung; Chuẩn bị biểu mẫu số liệu về điểm đen và cơ sở dữ liệu; Chia sẻ, tiếp cận cơ sở dữ liệu điểm đen nêu trên và số liệu của CSGT. Những trường hợp cải tạo điểm đen trước đây sẽ được phân tích đánh giá tính hiệu quả và những vấn đề còn tồn tại

- Theo dõi và đánh giá kết quả sau khi cải tạo điểm đen: việc theo dõi và đánh giá sau khi cải tạo điểm đen là rất quan trọng để phân tích hiệu quả và kiểm tra tiến độ thực hiện cho cơ quan quản lý đường bộ. Cơ quan thực hiện nêu trên sẽ lập hệ thống theo dõi giám sát để phân tích tiến độ cải tạo điểm đen và hiệu quả của nó, báo cáo kết quả cho cơ quan quản lý đường bộ. Kết quả này được tích hợp vào hệ thống CSDL điểm đen.

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

- Tăng cường xây dựng và phát triển hệ thống đào tạo nâng cao trình độ kỹ thuật cho các kỹ sư thực hiện công tác cải tạo điểm đen. Phát triển hệ thống trao đổi nguồn nhân lực và các giải pháp kỹ thuật liên quan đến hệ thống cải tạo điểm đen. Tăng cường

sự hiểu biết của các cơ quan quản lý đường bộ về hệ thống cải tạo điểm đen và tăng cường năng lực công tác thực hiện cải tạo điểm đen cho các chính quyền địa phương.

3.2.2.3. Hành lang ATGT

Như phân tích phần hiện trạng hành lang đường bộ, đây là vấn đề ảnh hưởng rất lớn đến vấn đề ATGT cần phải tăng cường sự phối hợp của các cơ quan quản lý đường bộ và chính quyền địa phương trong việc thực hiện các biện pháp lập lại trật tự và quản lý HLATĐB. Đồng thời, cần phải tăng cường xây dựng các quy định pháp luật trong công tác quản lý.

- Tiếp tục triển khai việc lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường bộ và chống tái lấn chiếm; nâng cao trách nhiệm của chính quyền, người đứng đầu chính quyền địa phương các cấp và đơn vị chức năng về quản lý hành lang ATGT đường bộ.

- Đối với đường bộ đi song song với đường sắt cần phải xây dựng hệ thống đường gom, hạn chế đấu nối và đẩy mạnh việc xóa bỏ các đường ngang trái phép:

+ Với những đoạn đường bộ đi song song với đường sắt và có nhiều giao cắt với đường sắt cần phải xây dựng hệ thống đường gom để hạn chế tối đa số lượng giao cắt với đường sắt nhằm đảm bảo an toàn cho người dân khi tham gia giao thông và giảm thiểu tai nạn giao thông.

+ Đẩy mạnh việc xóa bỏ các điểm giao cắt trái phép với đường sắt, tập trung xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt trên địa bàn khu vực đông dân cư thuộc các khu đoạn đường sắt có tốc độ và mật độ chạy tàu cao, các vị trí nguy hiểm đối với ATGT đường sắt để hạn chế các vụ tai nạn giao thông.

- Tăng cường đầu tư xây dựng hệ thống tự động giám sát an toàn giao thông tại các giao cắt đường bộ với đường sắt, đặc biệt tại những nơi thường xảy ra tai nạn giữa tầu hỏa và các phương tiện như xe ô tô.

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

- Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, nâng cao nhận thức của người dân về luật Giao thông đường bộ và các quy định đảm bảo HLATĐB. Tập trung tuyên truyền tại các khu dân cư, khu công nghiệp, khu dịch vụ dọc các tuyến đường, đặc biệt là dọc các tuyến quốc lộ nhằm nâng cao nhận thức trong các cơ quan, tổ chức, cá nhân thực hiện việc sử dụng đất trong hành lang an toàn đường bộ và về tác hại trong việc sử dụng trái phép HLATĐB, đấu nối không có quy hoạch dẫn đến mất an toàn công trình và mất ATGT ĐB.

3.2.2.4. Tổ chức giao thông

- Tại các thành phố trực thuộc Trung ương, đẩy nhanh phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng, ưu tiên đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn, từng bước hạn chế phương tiện cá nhân; tổ chức làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy; xây dựng hệ thống cầu vượt nhẹ bằng thép cho xe mô tô, xe gắn máy và xe ô tô có tải trọng nhẹ; xây dựng cầu vượt, hầm chui cho người đi bộ.

Triển khai đưa vào hoạt động các tuyến đường sắt đô thị và các tuyến BRT phù hợp với điều kiện hạ tầng và phục vụ việc kết nối các tuyến đường sắt đô thị. Mở rộng phát triển phương tiện xe buýt với sức chứa khác nhau (xe buýt sức chứa nhỏ, xe buýt 2 tầng,...) phù hợp với điều kiện hạ tầng các khu vực, các tuyến đường có mặt cắt khác nhau. Xây dựng kế hoạch đưa vào khai thác các loại xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch (LPG, CNG, xe buýt sử dụng năng lượng điện,...), xe buýt hỗ trợ người khuyết tật. Nghiên cứu một số loại hình VTHKCC khối lượng lớn trong đô thị phù hợp với đặc thù hạ tầng giao thông và đặc điểm đi lại của người dân tại các thành phố lớn như tàu điện ngầm MRT, xe điện bánh hơi, tramway (tàu điện), đường sắt nhẹ LRT... Việc hạn chế phương tiện cá nhân cần thực hiện dần dần theo lộ trình, từ phạm vi hẹp đến rộng, áp dụng thí điểm với một số tuyến đường, khu vực.

Đối với dòng giao thông hỗn hợp tại nước ta, trong đó mô tô, xe gắn máy đi chung với nhiều phương tiện khác như xe ô tô, xe tải, xe buýt… thì việc bố trí làn đường dành riêng cho xe máy nhằm giảm xung đột giữa xe máy và các phương khác, giảm rủi ro xảy ra tai nạn giao thông, tăng điều kiện an toàn cho kết cấu hạ tầng và tăng mức độ thông hành của mặt cắt ngang đường là hết sức cần thiết. Nghiên cứu xây dựng làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy đối với tuyến đường có số vụ TNGT liên quan đến xe mô tô, xe gắn máy lớn, tuyến đường có đủ điều kiện hình học. Xây dựng làn đường riêng cho xe máy được các chuyên gia đánh giá là một giải pháp quan trọng để đảm bảo ATGT trong điều kiện xe máy đang là phương tiện yếu thế trong làn giao thông hỗn hợp.

Cầu vượt nhẹ là giải pháp mang lại hiệu quả lớn trong việc thực hiện mục tiêu giảm ùn tắc giao thông đô thị ở các thành phố lớn đặc biệt là Hà Nội. Theo các chuyên gia, trong điều kiện giao thông hỗn hợp phức tạp như hiện nay, nếu không sớm làm cầu vượt để hình thành các nút giao thông khác mức sẽ làm tăng nguy cơ ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông. Một trong những giải pháp hiệu quả, tiết kiệm và sáng tạo của thành phố Hà Nội đã được Chính phủ, các Bộ, ngành liên quan cũng như người dân ghi nhận, đánh giá cao là xây dựng các cầu vượt nhẹ cho xây dựng hệ thống cầu vượt nhẹ bằng thép cho xe mô tô, xe gắn máy và xe ô tô có tải trọng nhẹ. Tuy nhiên, cầu vượt nhẹ cũng có nhiều nhược điểm cần khắc phục trong tương lai, cầu vượt nhẹ chưa mang lại hiệu quả triệt để, bền vững giảm ùn tắc giao thông, chủ yếu mới chỉ giảm ùn tắc tại

những đoạn đường có bố trí cầu, trong khi đó, đến các nút giao tiếp theo tình trạng ùn tắc lại nghiêm trọng hơn.

- Nghiên cứu thiết lập khu vực giới hạn tốc độ thấp, phù hợp tại những nơi giao thông hỗn hợp có nhiều người tham gia giao thông dễ bị tổn thương như khu vực cổng trường học, bệnh viện, chợ, khu thương mại, khu công nghiệp, cụm công nghiệp; ưu tiên đầu tư xây dựng cầu vượt cho người đi bộ, xe đạp và xe gắn máy.

Hạn chế tốc độ qua khu vực có nhiều người tham gia giao thông dễ bị tổn thương như khu vực cổng trường học, bệnh viện, chợ, khu thương mại, khu công nghiệp, cụm công nghiệp... nhằm đảm bảo an toàn cho người tham gia giao thông và các em học sinh là một biện pháp cần thiết. Theo kết quả phân tích, một số đô thị trên thế giới thực hiện thành công giải pháp hạn chế tốc độ 30 km/h tại các khu vực trường học để đảm bảo an toàn giao thông cho người đi bộ cũng như các em học sinh. Năm 2018, dự án Botnar (Thụy Sỹ) đã tài trợ triển khai thí điểm dự án "Giảm tốc độ-Trường học an toàn" đối với 02 trường Tiểu học Phan Đăng Lưu ở tỉnh lộ 670, xã Biển Hồ và Trường Tiểu học Nguyễn Lương Bằng, quốc lộ 19, phường Thắng Lợi, thành phố Plei-cu, tỉnh Gia Lai. Trường tiểu học Phan Đăng Lưu trên đường vành đai thành phố là giảm tốc độ từ 50km/h xuống 30km/ giờ, trường tiểu học Nguyễn Lương Bằng trên đường quốc lộ 19 qua trung tâm thành phố giảm tốc độ từ 60km/h xuống 40 km/h (giảm 20 km/h so với tốc độ quy định). Sau 02 năm thực hiện, dự án đạt hiệu quả rõ nét, mức độ an toàn của 2 trường được nâng lên mức 5 sao. Từ đó cho thấy, việc nghiên cứu hạn chế tốc độ phương tiện tại những khu vực giao thông hỗn hợp có nhiều người tham gia giao thông dễ bị tổn thương như khu vực cổng trường học, bệnh viện, chợ, khu thương mại, khu công nghiệp, cụm công nghiệp là hết sức cần thiết.

- Tăng cường đưa đón học sinh, công nhân bằng xe buýt, xe hợp đồng.

Dịch vụ đưa đón học sinh bằng xe buýt trường học hiện đã phát triển ở nhiều địa phương trong cả nước. Khảo sát tại một số thành phố lớn, số chuyến đi sử dụng dịch vụ xe đưa đón có thể lên tới 10% của tổng số học sinh và sẽ tiếp tục tăng nhanh trong thời gian tới. Đây là phương tiện an toàn, thuận tiện để vận chuyển học sinh tới trường, giảm tình trạng ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông cho học sinh, sinh viên, cần được khuyến khích, nhân rộng tại các thành phố lớn trên cả nước. Tuy nhiên, loại hình xe buýt trường học cần được xem xét là một loại hình vận tải đặc biệt, kèm theo các quy định chặt chẽ hơn nhằm tăng cường an toàn, năng lực và trách nhiệm của các đơn vị cung cấp dịch vụ, người lái xe, người quản lý học sinh... Các tổ chức, cá nhân tham gia phục vụ dịch vụ này phải có qui định trách nhiệm cụ thể và phải được tập huấn và cấp chứng chỉ hành nghề...Các cơ quan quản lý cần rà soát, ưu tiên bố trí điểm dừng đỗ phù hợp để đón - trả học sinh để đảm bảo an toàn tuyệt đối cho học sinh. Cần ban hành hướng dẫn tổ chức giao thông phục vụ xe buýt trường học bảo đảm đồng bộ tại các vị trí đỗ đón trả

học sinh, đường đi bộ, vỉa hè, biển báo, vạch kẻ đường, thềm dốc giữa vỉa hè và lòng đường, kèm theo các quy định thường xuyên giám sát duy tu bảo trì, kịp thời phát hiện và xử lý sự cố. Đồng thời ban hành quy tắc giao thông liên quan tới xe buýt trường học: Tốc độ, quy tắc nhường đường với xe buýt trường học và học sinh qua đường, các nguyên tắc khi vượt xe. Nghiên cứu ban hành tiêu chuẩn thiết kế với xe buýt trường học, xe buýt phải được trang bị phù hợp, hiện đại, thuận tiện đảm bảo an toàn mức cao nhất học sinh.

- Bố trí các điểm dừng đón, trả khách ngoài khu vực các trạm thu phí trên đường nhánh; lắp đặt các trạm cân kiểm soát tải trọng phương tiện tại các điểm vào đường bộ cao tốc.

Đối với các vị trí có lượng người dân đón xe khách cao (trên 50 người/ngày), sớm triển khai bố trí đất tại khu vực vòng quay đảo chiều ngoài trạm thu phí tại các nút giao liên thông để bố trí điểm dừng đón, trả khách, kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng. Đối với vị trí có lượng người dân đón xe khách ít (dưới 50 người/ngày), thực hiện công tác tuyên truyền, hàn bổ sung rào chắn, cắm biển báo hướng dẫn giao thông cho người dân đi đến các nút giao gần nhất, tăng cường lực lượng tuần tra, nhắc nhở và xử lý vi phạm.

Đẩy mạnh lắp đặt cân tải trọng xe tự động tại mỗi trạm thu phí nhằm kiểm soát tải trọng xe, đảm bảo tính pháp lý phục vụ lực lượng chức năng xử lý vi phạm xe chở quá tải. Nghiên cứu và đẩy mạnh xây dựng hệ thống giao thông thông minh trên cao tốc HLD, hệ thống này gồm các trạm cân để kiểm soát xe quá tải trước các trạm thu phí; hệ thống bảng thông tin cung cấp về điều kiện đường và tình trạng xe lưu thông trên đường; và hệ thống camera giám sát.

3.2.2.5. Ứng dụng KHCN trong phát triển KCHT và tổ chức giao thông

- Đẩy mạnh ứng dụng hệ thống giao thông thông minh (ITS) và tiếp tục triển khai, đưa vào sử dụng hệ thống quản lý, điều hành giao thông thông minh để bảo đảm việc vận hành, khai thác an toàn cho mạng lưới giao thông liên vùng của các tuyến đường bộ cao tốc và các quốc lộ trọng yếu.

Tập trung triển khai ứng dụng hệ thống giao thông thông minh vào quản lý khai thác tuyến đường theo tiêu chuẩn quốc tế tương đương các nước phát triển. Hệ thống giao thông thông minh giúp hoàn thiện kết cấu hạ tầng đường bộ và xử lý khẩn cấp các sự cố giao thông; giảm tai nạn, ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường; tiết kiệm thời gian và nhiên liệu, tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho việc đi lại và vận chuyển hàng hóa. Hệ thống giao thông thông minh có chức năng quản lý giao thông trên tuyến; điều hành thực hiện xử lý cứu hộ cứu nạn; cảnh báo tai nạn giao thông; quản lý thu phí nhanh, thuận tiện, minh bạch, bảo mật; bảo vệ kết cấu hạ tầng thông qua hệ thống kiểm tra tải trọng xe, cung cấp kịp thời thông tin giao thông theo thời gian thực, dịch vụ trên tuyến,

tình hình thời tiết và các thông tin hữu ích khác cho người tham gia giao thông. Hệ thống ITS có thể phát hiện các tình huống, sự cố giao thông trên và một số hành vi vi phạm như xe khách dừng đỗ trên đường cao tốc, xe đi ngược chiều, vượt quá tốc độ cho phép… để có phương án xử lý. Hệ thống biển báo thông tin điện tử cung cấp các thông tin về tình trạng tuyến đường, thời tiết, an toàn giao thông… nhằm cung cấp thông tin đa dạng, kịp thời đến người lái xe.

- Tiếp tục triển khai xây dựng hệ thống thu phí không dừng (ETC) đồng bộ tại tất cả các trạm thu phí trên toàn quốc.

Đẩy nhanh tiến độ triển khai hệ thống thu phí điện tử không dừng. Các trạm thu phí đường bộ đã lắp đặt hệ thống thu phí điện tử không dừng phải vận hành ngay việc thu phí điện tử không dừng. Đối với các trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ đang hoạt động, chưa lắp đặt hệ thống thu phí điện tử không dừng chậm nhất đến ngày 31/12/2020 phải chuyển sang thu phí điện tử không dừng. Các trạm thu phí do Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam quản lý, tiến độ hoàn thành sẽ do Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp xem xét, quyết định phù hợp với điều kiện nguồn vốn của dự án.

- Nghiên cứu áp dụng hệ thống tốc độ giới hạn thay đổi trên hệ thống đường bộ cao tốc và các tuyến quốc lộ trọng yếu.

Nghiên cứu áp dụng hệ thống tốc độ giới hạn thay đổi (sử dụng biển báo điện tử thay đổi tốc độ giới hạn tùy theo điều kiện thực tế về đường, thời tiết hoặc các sự cố giao thông); áp dụng chức năng xử lý, cảnh báo từ xa sự cố trên toàn bộ các tuyến đường bộ cao tốc, việc đóng làn đường, cảnh báo, hướng dẫn chuyển làn, giảm tốc độ v.v… trong hệ thống giao thông thông minh; biển thông tin điện tử cảnh báo những nguy hiểm dẫn đến tai nạn giao thông (chạy quá tốc độ, không giữ khoảng cách an toàn, không thắt dây an toàn…).

- Xây dựng trung tâm giám sát, điều hành giao thông thông minh đối với khu vực đô thị của các tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương; bảo đảm khả năng thu thập, xử lý và chia sẻ dữ liệu về tình trạng hoạt động giao thông theo thời gian thực; cung cấp hướng dẫn đi lại thông qua cổng thông tin trực tuyến về các phương thức và loại phương tiện vận tải.

Đẩy mạnh xây dựng trung tâm giám sát, điều hành giao thông thông minh đối với khu vực đô thị của các tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương. Trung tâm điều hành giao thông thông minh hoàn chỉnh sẽ bao gồm các chức năng chính: Giám sát giao thông, điều khiển giao thông, cung cấp thông tin giao thông, hỗ trợ xử lý vi phạm giao thông, giám sát và điều hành hệ thống giao thông công cộng...

- Ứng dụng trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn trong tổ chức giao thông nhằm giảm ùn tắc và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

Nghiên cứu và ứng dụng các tiến bộ khoa học và công nghệ như: Vạn vật kết nối - Internet of Things (IoT) và dữ liệu lớn (Big Data), Trí tuệ nhân tạo (AI),... vào thực tế tổ chức giao thông, quản lý và sản xuất của ngành GTVT nhằm giảm ùn tắc và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Tăng cường hợp tác quốc tế, trao đổi về khoa học, công nghệ và tổ chức, quản lý giao thông với các quốc gia trên thế giới.

3.2.3. Thể chế, chính sách

3.2.3.1. Hệ thống Văn bản quy phạm pháp luật

- Chú trọng sửa đổi và ban hành Luật Giao thông đường bộ; xây dựng và ban hành Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

Sau hơn 10 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 có nhiều vấn đề bất cập cần được sửa đổi, bổ sung để đáp ứng yêu cầu thực tiễn của công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Mặt khác, Luật bảo đảm TTATGT đang được xây dựng để nâng cao hơn nữa hiệu lực và hiệu quả của hệ thống pháp luật về TTATGT. Hiện cả hai dự án luật này đang được triển khai xây dựng.

- Thường xuyên rà soát, chủ động nghiên cứu, điều chỉnh, xây dựng và ban hành các quy định pháp luật liên quan đến việc ứng dụng các thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ như phương tiện giao thông tự lái, kết nối internet vạn vật trong giao thông và dịch vụ vận tải, số hóa công tác quản lý, hệ thống giao thông thông minh mới sử dụng trí tuệ nhân tạo, cơ sở dữ liệu lớn .v.v.

Cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đang diễn ra mạnh mẽ và lan rộng, mang tới nhiều cơ hội và thách thức cho mỗi quốc gia. Việc ứng dụng các thành tựu Cách mạng công nghiệp 4.0 trong quản lý nhà nước nói chung và trên lĩnh vực trật tự an toàn giao thông đóng vai trò quan trọng trong nước ta hiện nay. Tại các nước phát phát triển, các thành tựu khoa học công nghệ của cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0 đã được ứng dụng mạnh mẽ, triệt để trong công tác quản lý, điều hành giao thông vận tải, góp phần giải quyết nhiều vấn đề thách thức đặt ra. Việc xây dựng pháp luật để đáp ứng yêu cầu của cuộc CMCN 4.0 còn chậm so với những thay đổi về kinh tế, cuộc CMCN 4.0 tác động đến nhiều lĩnh vực, nhưng cần đánh giá lĩnh vực nào có tác động mạnh mẽ để có chính sách điều chỉnh kịp thời.

Để khai thác hết các tiềm năng khoa học vào công tác bảo đảm TTATGT một cách hiệu quả cần phải khắc phục những khó khăn, vướng mắc, tạo sự đồng bộ về thể chế pháp luật đối với khoa học, công nghệ và có những giải pháp mạnh mẽ tăng cường đầu

tư cho khoa học, công nghệ như phương tiện giao thông tự lái, kết nối internet vạn vật trong giao thông và dịch vụ vận tải, số hóa công tác quản lý, hệ thống giao thông thông minh mới sử dụng trí tuệ nhân tạo, cơ sở dữ liệu lớn .v.v.

- Thường xuyên rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ cao tốc; các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn quốc gia về hệ thống giao thông thông minh; các quy định về tổ chức giao thông trên đường bộ cao tốc.

Cần tăng cường công tác quản lý nhà nước về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên đường bộ cao tốc, từng bước hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ cao tốc, hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn và các cơ chế, chính sách liên quan

- Hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đáp ứng việc ứng dụng các công nghệ tiên tiến và phương pháp mới; nghiên cứu bổ sung hình thức lao động công ích trong xử phạt vi phạm, tăng mức phạt nếu người tham gia giao thông vi phạm nhiều lần.

Việc xử phạt vi phạm hành chính được tiến hành theo một trình tự, thủ tục chặt chẽ nhưng trong thực tế, việc ban hành các quyết định về xử phạt vi phạm hành chính vẫn khó tránh khỏi hạn chế. Phát triển hệ thống giao thông thông minh nhằm mục tiêu xây dựng một hệ thống giao thông đô thị bền vững, có chất lượng phục vụ cao, mang lại nhiều lợi ích cho người dân như tiết kiệm thời gian, tiền bạc, năng lượng, giảm thiểu tai nạn và cải thiện môi trường. Việc sử dụng các thiết bị công nghệ để xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh giao thông đã được các nước trên thế giới triển khai từ nhiều năm nay. Do vậy trong thời gian tới, cần hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đáp ứng việc ứng dụng các công nghệ tiên tiến và phương pháp mới như: thông qua thiết bị kiểm soát tốc độ tự động, camera giám sát phương tiện vi phạm hành vi dừng xe, đỗ xe không đúng nơi quy định… đảm bảo đầy đủ cơ sở pháp lý, hoàn thiện quy trình phối hợp giữa các lực lượng, đơn vị liên quan.

3.2.3.2. Cơ chế, chính sách

Hoàn thiện các cơ chế, chính sách về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trong đó tập trung:

- Đẩy mạnh việc áp dụng tiêu chuẩn quốc gia về hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ trong các cơ quan, tổ chức thực hiện công tác quản lý an toàn giao thông và các doanh nghiệp, đơn vị vận tải thương mại.

Việc áp dụng Tiêu chuẩn quốc gia TCVN ISO 39001:2014 "Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ - Các yêu cầu và hướng dẫn sử dụng" cần đẩy mạnh thực hiện tại các cơ quan, tổ chức thực hiện công tác quản lý an toàn giao thông và các doanh nghiệp, đơn vị vận tải thương mại . Cần thiết phải nghiên cứu ban hành quy định bắt buộc đối với các cơ quan, tổ chức thực hiện công tác quản lý an toàn giao thông và các doanh nghiệp, đơn vị vận tải thương mại.

- Nghiên cứu xây dựng chính sách quản lý vận tải hàng hóa, hành khách nhằm nâng cao hiệu quả khai thác các loại hình vận tải; hoàn thiện các cơ chế, chính sách đẩy mạnh phát triển vận tải đa phương thức và logistics.

Tăng cường quản lý nhà nước, đổi mới và hoàn thiện thể chế chính sách về vận tải, logistics tạo môi trường pháp lý đầy đủ, có hiệu lực cao; ưu tiên nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo chiến lược, quy hoạch đã được phê duyệt để nâng cao chất lượng vận tải.

- Xây dựng cơ chế chính sách khuyến khích phát triển vận tải khách công cộng tại các đô thị; có giải pháp khuyến khích và thúc đẩy người dân sử dụng các loại hình đi lại thân thiện như đi bộ, đi xe đạp, sử dụng phương tiện công cộng; xây dựng và ban hành các cơ chế, chính sách và lộ trình hạn chế sự phát triển của phương tiện cá nhân, đặc biệt là mô tô, xe gắn máy tại các đô thị lớn.

Ban hành các chính sách thuế, phí và chính sách vay vốn ưu đãi.

Ban hành chính sách đầu tư phát triển phương tiện VTHKCC, khuyến khích nhiều thành phần kinh tế tham gia

Xây dựng hệ thống định mức kinh tế - kĩ thuật hợp lý để trên cơ sở đó xác định và thực hiện mức trợ giá trực tiếp hoặc gián tiếp cho hoạt động VTHKCC;

Tổ chức lại các doanh nghiệp VTHKCC bằng xe buýt trong thành phố, xã hội hoá hoạt động vận tải khách công cộng đô thị, huy động mọi nguồn lực, trước hết là nguồn vốn từ mọi thành phần kinh tế để tham gia VTHKCC.

- Đẩy mạnh công tác nghiên cứu an toàn giao thông; có chính sách khuyến khích các cá nhân, tổ chức khoa học và công nghệ, các trường đại học nghiên cứu các giải pháp, công nghệ mới trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

Tăng kinh phí nghiên cứu khoa học, chú trọng những nghiên cứu về an toàn giao thông đường bộ. Các cơ quan liên quan, các trường đại học cần quan tâm đến vấn đề này để phân bổ, sử dụng hiệu quả, đúng mục đích.

Có chính sách ưu tiên phù hợp để khuyến khích các nhà nghiên cứu: các cá nhân, tổ chức khoa học và công nghệ, các trường đại học . Cụ thể như: Ban hành chính sách đào tạo, bồi dưỡng, trọng dụng, đãi ngộ, tôn vinh đội ngũ cán bộ nghiên cứu khoa học.

Đồng thời, đổi mới công tác tuyển dụng, bố trí, đánh giá và bổ nhiệm cán bộ nghiên cứu khoa học dựa trên những giá trị đóng góp nổi bật trong nghiên cứu khoa học và cải tiến kỹ thuật. Có chính sách ưu đãi nhằm thu hút các chuyên gia, nhà khoa học ở trong và ngoài nước tham gia hoạt động nghiên cứu an toàn giao thông.

Thay đổi phương thức tổ chức các nhiệm vụ nghiên cứu an toàn giao thông, tổ chức theo chương trình nghiên cứu gắn với mục tiêu từng giai đoạn, tránh dàn trải, hướng tới nghiên cứu sản phẩm nghiên cứu an toàn giao thông chất lượng cao.

- Nghiên cứu và ban hành các chính sách khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân vào công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

Có chính sách khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân như các công ty bảo hiểm, công ty sản xuất và phân phối xe, công ty sản xuất và phân phối thiết bị an toàn giao thông đường bộ, công ty xăng dầu, nhà máy sản xuất ô tô, mô tô, xe gắn máy… tham gia vào công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông như giáo dục và trao đổi hiểu biết an toàn giao thông, chiến dịch vận động an toàn giao thông, chiến dịch tuân thủ luật giao thông, và đào tạo lái xe và nhận thức thông qua các hình thức quảng cáo thương hiệu….

3.2.3.3. Cơ cấu, tổ chức

- Tiếp tục kiện toàn và nâng cao năng lực của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia và Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phù hợp với tình hình mới.

Qua phân tích hiện trạng cơ cấu tổ chức quản lý về ATGT ở nước ta còn một số bất cập, chưa đủ mạnh nhằm đáp ứng công tác quản lý ngày một đòi hỏi cao hơn trong công tác bảo đảm ATGT đường bộ.

- Nghiên cứu thành lập Hội đồng cố vấn quốc gia về an toàn giao thông và nâng cao vai trò của Hội an toàn giao thông Việt Nam trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Hội đồng cố vấn sẽ bao gồm các đại diện của tư nhân, cơ quan giáo dục và ngành khác giám sát thực hiện và phát triển chính sách về ATGT.

Nâng cao vai trò của Hội ATGT Việt Nam trong việc tham gia, đề xuất ý kiến với các cơ quan quản lý nhà nước trong quá trình xây dựng, hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật, các cơ chế chính sách bảo đảm ATGT; liên kết, hỗ trợ và giúp đỡ nhau trong phát triển nghề nghiệp, nâng cao kiến thức và kinh nghiệm về quản lý; nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ trong các hoạt động ATGT; đẩy mạnh các hoạt động nhằm giảm thiểu về vật chất và tinh thần do TNGT gây ra.

- Hoàn thiện tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về an toàn giao thông từ Trung ương đến địa phương.

3.2.3.4. Cơ sở dữ liệu ATGT

- Ứng dụng những thành tựu khoa học công nghệ mới để xây dựng và hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu và cơ chế tích hợp, chia sẻ dữ liệu an toàn giao thông, bao gồm: Hệ thống cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông, Hệ thống cơ sở dữ liệu xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, Hệ thống cơ sở dữ liệu đăng ký phương tiện, Hệ thống cơ sở dữ liệu đăng kiểm phương tiện, Hệ thống cơ sở dữ liệu giấy phép lái xe, Hệ thống cơ sở dữ liệu kết cấu hạ tầng và bảo trì đường bộ; thiết lập Trung tâm thông tin dữ liệu an toàn giao thông đường bộ quốc gia.

CSDL về ATGT đóng một vai trò rất quan trong trong công tác ATGT, trên cơ sở dữ liệu TNGT, các phân tích được tiến hành và qua đó xác định được các vấn đề về ATGT và đề xuất các giải pháp, chính sách cho phù hợp.

Ứng dụng công nghệ hiện đại trong việc điều tra, ghi nhận, phân tích tai nạn giao thông và xây dựng cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ có tích hợp số liệu điều trị của nạn nhân trong bệnh viện.

Hoàn chỉnh hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ ở cấp bộ, tỉnh và cấp huyện trong phạm vi toàn quốc. Trước mắt, CSDL đã được xây dựng cần triển khai nâng cấp hệ thống đối với CSDL đã quá tải hoặc công nghệ lạc hậu (như nâng cấp hệ thống CSDL đăng ký xe, quản lý giấy phép lái xe, đăng kiểm phương tiện,…), triển khai thu thập dữ liệu đầu vào cho cơ sở dữ liệu đầy đủ và chính xác.

Thực hiện thống kê đầy đủ các chỉ tiêu thống kê và báo cáo thống kê ngành theo quy định. Xây dựng các quy định pháp lý về mặt chia sẽ dữ liệu nhằm sử dụng CSDL một cách hiệu quả nhất.

Xây dựng cơ chế chia sẻ dữ liệu ATGT cho các cơ quan quản lý và các tổ chức nghiên cứu. Việc chia sẻ dưa liệu sẽ giúp các nhà quản lý và các tổ chức nghiên cứu về ATGT tiếp cận được những thông tin chính xác, dựa trên chứng cứ rõ ràng. Tiến hành đào tạo nhân lực cho công tác quản lý điều hành hệ thống CSDL và nhân lực cho công tác thống kê.

- Ứng dụng công nghệ hiện đại trong việc điều tra, ghi nhận, phân tích tai nạn giao thông và xây dựng cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ có tích hợp số liệu điều trị của nạn nhân trong bệnh viện; hoàn chỉnh hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ ở cấp bộ, tỉnh và cấp huyện trong phạm vi toàn quốc. Triển khai giám sát, xử lý vi phạm bằng hình ảnh trên phạm vi toàn quốc.

Về lâu dài cần phải tăng cường áp dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật trong việc xây dựng và phát triển CSDL như: Ứng dụng công nghệ trong đảm bảo ATGT không chỉ là sử dụng hệ thống camera giám sát thông thường để theo dõi hoạt động, diễn biến giao thông trên đường mà nó còn có sự xuất hiện của giải pháp giám sát và xử lý vi phạm giao thông bằng hình ảnh trên nền tảng trí tuệ nhân tạo. Công nghệ AI sẽ phát hiện, phân tích, cảnh báo trước các hành vi vi phạm, phát hiện lái xe có nguy cơ gây TNGT như: Buồn ngủ, say rượu, tình trạng sức khỏe yếu, không thắt dây an toàn, chở quá số người quy định… và đưa ra cảnh báo kịp thời", giải pháp này sẽ hỗ trợ tối đa CSGT trong việc phát hiện lái xe vi phạm, gây mất an ninh trật tự và nguy hiểm đến tính mạng của người tham gia giao thông, chụp ảnh, phân tích và nhận dạng biển số của các phương tiện giao thông vi phạm các lỗi phổ biến thường gặp như: Vượt đèn đỏ, chạy quá tốc độ, đi sai làn đường, dừng đỗ không đúng nơi quy định, đi ngược chiều, phát hiện các xe trong danh sách biển số đen... Cập nhật tức thời thông tin phương tiện vi phạm đến các trung tâm điều hành, tổ tuần tra để có biện pháp xử lý, ngăn chặn kịp thời.

3.2.3.5. Phát triển nguồn nhân lực ATGT

- Đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực cho công tác an toàn giao thông, chú trọng đào tạo ở bậc đại học và sau đại học, bao gồm cả đào tạo ở nước ngoài; nghiên cứu xây dựng các cơ chế, chính sách nhằm tăng cường đào tạo nguồn nhân lực cho công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Cải thiện giáo dục bậc đại học và sau đại học liên quan đến vấn đề ATGT. Cần thiết lập hệ thống đào tạo sau tốt nghiệp đại học bao gồm cả đào tạo ở nước ngoài. Xây dựng được đội ngũ, cán bộ khoa học – công nghệ đảm bảo chất lượng, đủ về số lượng và cơ cấu hợp lý; có trình độ chuyên môn về ATGT; có khả năng tiếp cận, làm chủ và chuyển giao khoa học, công nghệ tiên tiến

Khuyến khích các trường hợp tác với các trường đào tạo của các nước phát triển về trao đổi chương trình đào tạo ATGT, trao đổi giảng viên, giáo viên, chuyên gia đào tạo, chuyên gia công nghệ, phương pháp giảng dạy kể cả hình thức hợp tác liên doanh đầu tư cơ sở vật chất và cùng nhau giảng dạy, cấp văn bằng, chứng chỉ nghề nghiệp.

Tăng cường hợp nghiên cứu khoa học về ATGT, nghiên cứu ứng dụng các thành tựu khoa học và công nghệ về ATGT giữa các tổ chức khoa học và công nghệ, các cơ sở đào tạo với các trường, các tổ chức nghiên cứu khoa học và công nghệ quốc tế. Phát triển năng lực thông qua các dự án ODA.

- Tăng cường công tác đào tạo lại, bồi dưỡng, tập huấn nâng cao kiến thức, kỹ năng, trình độ cho nhân lực từ Trung ương đến địa phương đủ khả năng tiếp cận và ứng dụng hiệu quả công nghệ hiện đại, nhất là các kết quả của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ 4 trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

Tăng cường, đổi mới phương thức và nội dung các chương trình đào tạo, bồi dưỡng tập huấn nâng cao kiến thức, kỹ năng, trình độ cho nhân lực từ Trung ương đến địa phương. Các cơ sở đào tạo nhanh chóng đổi mới chương trình, mô hình đào tạo, đào tạo lại nguồn nhân lực chất lượng cao nhằm đáp ứng nhu cầu tiếp cận cuộc CMCN 4.0, phát triển nguồn nhân lực liên quan như các ngành về trí thông minh nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT), xe ô tô tự lái, Robotic…; chuyển dịch dần từ đào tạo truyền thống sang đào tạo online (E-learning); đủ khả năng tiếp cận và ứng dụng hiệu quả công nghệ hiện đại.

3.2.3.6. Nguồn kinh phí bảo đảm ATGT

- Nghiên cứu xây dựng và phát triển Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia nhằm huy động nguồn lực từ các tổ chức phi chính phủ, các công ty công nghiệp ô tô, xe máy và các tổ chức, cá nhân khác tham gia vào công tác bảo đảm an toàn giao thông.

Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia với các chức năng: Xúc tiến các chiến dịch an toàn giao thông; phát triển các chương trình giáo dục và các loại tài liệu; đào tạo các huấn luyện viên; đào tạo lái xe an toàn; cộng tác với lĩnh vực tư nhân trong vấn đề an toàn giao thông; các chức năng khác. Các thành viên tham gia: Các công ty tư nhân, các tổ chức phi chính phủ, các Viện giáo dục và cá nhân, vv…Nguồn quỹ: Do Công ty công nghiệp ô tô và lĩnh vực tư nhân khác nhau hỗ trợ và "bảo trợ".

- Nguồn kinh phí cho công tác ATGT có thể được huy động từ các nguồn vốn như sau: Kinh phí thường xuyên từ Ngân sách nhà nước; Xử phạt vi phạm luật giao thông; Đóng góp từ khu vực tư nhân; Các nhà tài trợ quốc tế; Phí của người tham gia giao thông; Bảo hiểm.

+ Nguồn kinh phí từ ngân sách nhà nước: Đây là nguồn kinh phí chính cho công tác ATGT. Mặc dù nguồn ngân sách nhà nước rất cần phân bổ cho nhiều lĩnh vực để phát triển kinh tế xã hội. Tuy nhiên, ngân sách nhà nước cần được ưu tiên cho công tác bảo đảm ATGT vì lý do sau: Những thiệt hại về kinh tế to lớn do TNGT và những ảnh hưởng tác động của nó đến đời sống xã hội là rất lớn. Việc chi phí cho ATGT thường có tỷ lệ nội hoàn kinh tế cao (EIRR trung bình từ 15% đến 30%) nghĩa là việc đầu tư vào tăng cường ATGT có lợi ích cao về kinh tế. Mặt khác, về mặt lợi ích xã hội nó đem lại là rất cao khó có thể lượng hóa được, có thể có tác động cả một thế hệ mai sau; Giá trị kinh tế gia tăng cao cho toàn bộ nền kinh tế do năng lực giao thông được cải thiện và giao thông được an toàn. Tạo môi trường bền vững thu hút các nhà đầu tư. Các công trình, các khu vực đường được đầu tư xây dựng hay cải thiện tăng độ an toàn cũng làm gia tăng giá trị của cả khu vực.

Chính vì vậy, nhằm phát triển một xã hội bền vững, chính phủ cần ưu tiên dành kinh phí cho công tác bảo đảm ATGT. Nguồn kinh phí này chủ yếu được thực hiện bằng

việc đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo các tuyến đường, các công trình ATGT, kinh phí cho các hoạt động thường xuyên của các cơ quan quản lý ATGT, của lực lượng CSGT, thanh tra giao thông .v.v.

+ Nguồn kinh phí thu được từ xử phạt vi phạm giao thông: Nguồn kinh phí này cũng đóng góp một phần đáng kể cho công tác cưỡng chế và tuyên truyền nâng cao nhận thức về ATGT. Tuy nhiên, nguồn kinh phí này sẽ giảm xuống khi ý thức của người tham gia giao thông đã được cải thiện.

+ Đóng góp từ khu vực tư nhân: Đây cũng là nguồn kinh phí đáng kể trong chính sách xã hội hóa công tác bảo đảm ATGT. Nhằm phát huy và kêu gọi đóng góp cũng như sử dụng một cách hiệu quả, cần thiết phải xây dựng và phát triển "Quỹ tài trợ ATGT".

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

Các nhà tài trợ chủ yếu từ WB, ADB, JICA, DANIDA .v.v. và một số các tổ chức khác như Quỹ phòng chống thương vong châu Á, Quỹ ATGT đường bộ toàn cầu, Chương trình Đánh giá ATGT Đường bộ Quốc tế (iRAP).v.v.

+ Các khoản phí của người tham gia giao thông đường bộ: Theo kinh nghiệm của nước ngoài các nguồn có thể thu từ người tham gia giao thông gồm: Phụ phí ATGT trả trên nhiên liệu dùng cho động cơ tham gia đường bộ; Phụ phí tính trên trọng tải - cự li; Phụ phí tính trên các phí bảo hiểm xe cơ giới bắt buộc; Phụ phí tính trên phí để có GPLX cơ giới; Phụ phí tính trên phí sử dụng đường bộ. Tuy nhiên, do đây cũng là những vấn đề mới và có ảnh hưởng xã hội lớn nên để áp dụng thu từ các nguồn này cần phải có nghiên cứu sâu hơn nhằm áp dụng phù hợp với điều kiện Việt Nam.

3.2.4. Cưỡng chế thi hành pháp luật về ATGT

3.2.4.1. Tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm của lực lượng CSGT

Lực lượng CSGT có vai trò cực kỳ quan trọng trong công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông, trong tương lai các hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông sẽ phức tạp và tinh vi hơn. Vì vậy lực lượng CSGT với vai trò nòng cốt cùng với lực lượng cảnh sát khác theo quy định của pháp luật tập trung các giải pháp sau:

- Nâng cao hiệu lực, hiệu quả và trách nhiệm của lực lượng cảnh sát giao thông và các lực lượng thực thi công vụ khác trong công tác cưỡng chế thi hành pháp luật.

- Tăng cường phát triển nguồn nhân lực phân tích TNGT. Phát triển lực lượng CSGT với kỹ năng và trình độ nâng cao đáp ứng với những biện pháp và phương pháp tuần tra mới, có khả năng phân tích TNGT chuyên sâu…

- Thường xuyên, liên tục thực hiện chiến dịch tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm nồng độ cồn, sử dụng ma tuý, đặc biệt tập trung vào đối tượng là các lái xe chuyên nghiệp như các lái xe tải, xe container, xe khách tuyến cố định liên tỉnh; các hành vi tổ chức đua xe mô tô, ô tô trái phép.

- Tiếp tục tăng cường phối hợp giữa lực lượng CSGT với các lực lượng cảnh sát khác (cảnh sát cơ động, công an xã …) tham gia công tác cưỡng chế thi hành luật giao thông đang hoạt động hiệu quả như tổ 141…

- Tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm đối với phương tiện vận tải hành khách vi phạm quy định về đón, trả khách trên đường bộ cao tốc.

- Đẩy mạnh kiểm soát và tăng cường xử phạt các phương tiện quá khổ, quá tải lưu thông trên hệ thống đường bộ.

- Tăng cường tuần tra, kiểm soát xóa bỏ chợ cóc, chợ tạm, chấm dứt tình trạng lấn chiếm lòng, lề đường để kinh doanh, buôn bán làm ảnh hưởng đến tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Xây dựng các Trung tâm chỉ huy giao thông đồng bộ, hiện đại cho lực lượng Cảnh sát giao thông tại các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

- Tổ chức các điểm xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại các điểm ra của đường bộ cao tốc, ngoài phạm vi trạm thu phí.

- Ứng dụng công nghệ mới trong việc phân tích, xử lý thông tin tai nạn tại hiện trường.

3.2.4.2. Thanh tra giao thông và các lực lượng khác

- Tiếp tục hoàn hoàn thiện thể chế đối với nhiệm vụ, quyền hạn của Thanh tra khi Luật GTĐB mới được ban hành.

- Nâng cao hiệu lực, hiệu quả và trách nhiệm của lực lượng Thanh tra giao thông trong công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm.

- Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm tại các bến xe, các doanh nghiệp vận tải, các cơ sở đào tạo và các trung tâm sát hạch lái xe.

- Đẩy mạnh kiểm soát và tăng cường xử phạt các phương tiện quá khổ, quá tải lưu thông trên hệ thống đường bộ.

- Tăng cường phát triển nguồn nhân lực của lực lượng thanh tra, nâng cao năng lực cho lực lượng thanh tra, kiện toàn nhân lực thanh tra GTVT ở các cấp. Tăng cường trang thiết bị phục cho công tác thanh tra trong tình hình mới. Nâng cao năng lực cho Thanh tra GTVT.

3.2.4.3. Ứng dụng KHCN trong công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về ATGT

- Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ vào công tác đảm bảo TTATGT theo chỉ đạo của Bộ Chính trịn tại Nghị quyết 52/NQ-TW ngày 27/9/2020 về "Một số chủ trương chính sách chủ động tham gia cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư", trọng tâm là: Xây dựng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT trên các tuyến cao tốc, quốc lộ trọng điểm và Trung tâm điều khiển giao thông tại các đô thị lớn, trọng điểm tại Hà Nội, Tp Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ đáp ứng tiêu chí đô thị thông minh; hoàn thiện cơ sở dữ liệu dùng chung giữa các bộ, ngành để nâng cao quản lý nhà nước về TTATGT và sử dụng dịch vụ công trực tuyến trên Cổng dịch vụ Quốc gia.

- Đẩy mạnh đầu tư lắp đặt hệ thống camera giám sát xử lý vi phạm trên các tuyến đường tại các thành phố lớn có ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI). Nâng cấp hệ thống máy chủ đảm bảo thời gian lưu trữ tối thiểu 30 ngày, nâng cấp tính năng thông minh như tự động phát hiện, xử lý đối với một số hành vi vi phạm tiềm ẩn nguy cơ gây tai nạn giao thông như vượt quá tốc độ, đi vào đường cấm, đi ngược chiều.

- Tiếp tục đầu tư nâng cấp hệ thống trang thiết bị phục vụ tuần tra, kiểm soát hiện đại có độ chính xác cao như máy đo tốc độ chính xác cao, máy ghi hình ảnh ban ngày và ban đêm, máy đo nồng độ cồn, máy phát hiện chất ma tuý…

3.2.5. Phương tiện và người điều khiển phương tiện

3.2.5.1. Đăng ký và quản lý phương tiện

- Đổi mới hệ thống đăng ký phương tiện cơ giới đường bộ. Nghiên cứu xem xét cấp biển số xe cố định cho cá nhân và tổ chức; ứng dụng công nghệ đăng ký, cấp biển số xe trực tuyến.

- Nghiên cứu tham gia các tiêu chuẩn về phương tiện an toàn của Liên hợp quốc, trong đó có Tiêu chuẩn chấn động phía trước, Hệ thống cân bằng điện tử, Bảo vệ người đi bộ và Hệ thống phanh chống bó cứng ABS trên xe mô tô, xe gắn máy.

- Nghiên cứu quy định mô tô, xe gắn máy sản xuất mới phải được trang bị hệ thống phanh ABS; khuyến khích người dân trang bị hệ thống phanh ABS cho mô tô, xe gắn máy đang sử dụng.

- Xây dựng, ban hành quy định sử dụng ghế cho trẻ em ngồi trong xe ô tô theo chiều cao và độ tuổi.

- Nghiên cứu, xây dựng các quy định an toàn đối với các phương tiện ứng dụng công nghệ mới như xe ô tô tự lái, xe ô tô có trang bị hệ thống rada cảm biến tự động.v.v.

- Khuyến khích các tổ chức và cá nhân sử dụng phương tiện có trang bị các hệ thống cảm biến, cảnh báo va chạm với người đi bộ và các phương tiện tham gia giao thông khác, hệ thống tiếp nhận thông tin về tuyến đường.

- Nghiên cứu xây dựng quy định sử dụng khóa cồn, hệ thống cảnh báo lái xe buồn ngủ trước hết áp dụng cho phương tiện ô tô kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định và phương tiện kinh doanh vận tải hàng hóa.

- Tăng cường kiểm tra phương tiện giao thông công cộng đáp ứng nhu cầu tiếp cận giao thông cho người khuyết tật.

- Kiên quyết thực hiện quy định thay thế xe công nông, xe tự chế ba, bốn bánh thuộc diện bị đình chỉ tham gia giao thông; gắn trách nhiệm của người đứng đầu chính quyền, chính quyền địa phương trong việc thực hiện.

3.2.5.2. Đăng kiểm phương tiện

- Quản lý công tác kiểm định, nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới; thực hiện kiểm soát an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành; tăng cường kiểm tra phương tiện giao thông công cộng đáp ứng nhu cầu tiếp cận giao thông cho người khuyết tật.

- Xây dựng và hoàn thiện trung tâm thử nghiệm an toàn xe cơ giới hiện đại; tiến hành thử nghiệm và xếp loại mức độ an toàn của các loại phương tiện ô tô theo sao.

- Hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu đăng ký, đăng kiểm phương tiện, tích hợp với hệ thống cơ sở dữ liệu an toàn giao thông.

- Xây dựng và đưa vào sử dụng Hệ thống phần mềm quản lý đăng kiểm ô tô liên thông từ khâu kiểm tra, chứng nhận chất lượng SXLR, nhập khẩu đến khi đăng kiểm lưu hành. Cùng với đó là xây dựng cơ sở dữ liệu phương tiện tập trung, thống nhất trên cả nước để các đơn vị đăng kiểm có thể khai thác sử dụng và cập nhật trực tiếp

- Trang bị hệ thống camera giám sát hoạt động trên từng dây chuyền kiểm định có nối mạng để tăng cường chức năng giám sát hoạt động của cơ quản quản lý nhà nước tại các đơn vị đăng kiểm.

3.2.5.3. Đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe

- Nghiên cứu thiết lập hệ thống cấp giấy phép lái xe tạm thời cho người mới lái và hệ thống điểm số an toàn cho người lái xe.

- Điều chỉnh phân hạng giấy phép lái xe cơ giới đường bộ phù hợp với Công ước giao thông đường bộ Viên 1968 và các đặc thù của phương tiện tại Việt Nam.

- Đổi mới quy trình, phương pháp và nội dung nhằm nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.

3.2.5.4. Ứng dụng KHCN trong công tác quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ hiện đại trong công tác đào tạo và sát hạch cấp giấy phép lái xe.

- Ban hành quy định bắt buộc các trang tiết bị hiện đại về an toàn phải được lắp đặt sẵn trong các xe lắp ráp mới trong nước hoặc các xe nhập khẩu như hệ thống tránh va chạm, hệ thống bảo về người đi bộ, hệ thống cân bằng điện tử.

- Quản lý phương tiện kinh doanh vận tải: Tiếp tục ứng dụng khoa học công nghệ quản lý phương tiện kinh doanh vận tải hàng hoá và hành khách bằng thiết bị giám sát hành trình hiện đại được cập nhật thường xuyên.

- Ứng dụng khoa học công nghệ trong việc quản lý phương tiện đăng ký mới, tái đăng ký.

- Ứng dụng KHCN tiếp tục hoàn thiện quy trình đăng kiểm, kiểm định phương tiện đang lưu hành theo từng giai đoạn. Hoàn thiện cơ sở dữ liệu dùng chung về đăng kiểm phương tiện.

- Ứng dụng khoa học công nghệ trong đào tạo, sát hạch và cấp đổi giấy phép lái xe. Triển khai nhanh ứng dụng cấp, đổi GPLX trên công thông tin dịch vụ quốc gia nhằm giảm thủ tục hành chính cho người dân.

- Ứng dụng mạch tích hợp (con chíp) trong GPLX để ngành GTVT và CSGT có thể quản lý kiểm soát GPLX và các lỗi vi phạm.

3.2.6. Cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT

3.2.6.1. Hệ thống cứu hộ, cứu nạn

- Nghiên cứu thành lập các trạm cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế có trang thiết bị và nhân lực thường xuyên túc trực 24/24h tập trung tại các trạm dừng nghỉ trên đường bộ cao tốc hoặc tại các điểm với cự ly trung bình khoảng 50 km. Đảm bảo thời gian tiếp cận hiện trường tai nạn dưới 30 phút.

Xây dựng và triển khai các trạm cứu hộ giao thông trên toàn quốc. Các trạm này đảm bảo công tác cứu hộ cho cả quốc lộ, đường tỉnh và đường huyện; Tiếp tục triển khai Đề án tổ chức cấp cứu TNGT trên mạng đường bộ cao tốc; Chú trọng công tác xây dựng các biện pháp cứu nạn giao thông, đặc biệt các đường cứu nạn ở khu vực miền núi

- Đẩy mạnh xã hội hóa công tác cứu hộ giao thông.

Tạo điều kiện để các cơ sở, doanh nghiệp hoạt động thuận lợi nhất trong quá trình tham gia cứu nạn giao thông; đồng thời khuyến khích các cơ sở, doanh nghiệp tập hợp, cùng chia sẻ kinh nghiệm cứu hộ và kết nối, phối hợp để giải cứu hiệu quả nhất cho những người gặp nạn, góp phần khắc phục và giảm thiểu thiệt hại cho các chủ phương tiện; đồng thời giải tỏa ách tắc và nguy cơ xảy ra TNGT. Đẩy mạnh xã hội hóa công tác cứu hộ giao thông thông qua các chính sách ưu đãi nhằm thu hút các tổ chức và các thành phần kinh tế, đặc biệt kinh tế tư nhân tham gia công tác cứu hộ giao thông, đặc biệt tại các thành phố lớn.

3.2.6.2. Cấp cứu y tế TNGTĐB

- Đẩy mạnh việc ứng dụng khoa học công nghệ trong việc xây dựng hệ thống cấp cứu y tế 115 trên phạm vi toàn quốc.

Cấp cứu trước viện là hoạt động không thể thiếu và có ý nghĩa quan trọng trong hệ thống cấp cứu, nâng cao khả năng và cơ hội sống cho người bệnh cấp cứu. Tại Việt Nam, hoạt động cấp cứu ngoại viện hiện nay có sự tham gia của nhiều thành phần bao gồm các Trung tâm vận chuyển cấp cứu 115, tổ vận chuyển cấp cứu ngoại viện của các cơ sở y tế công lập và cơ sở vận chuyển cấp cứu ngoài công lập... Việc đa dạng hóa các loại hình cung ứng dịch vụ cấp cứu ngoại viện đã góp phần đáp ứng nhu cầu ngày một tăng của người dân. Trong thời đại công nghiệp 4.0, việc định hướng để xây dựng, phát triển đồng bộ và liên thông các ứng dụng trong một cơ sở y tế, và giữa các cơ sở y tế với nhau là một yêu cầu không thể thiếu được. Trong thời gian tới Cục Quản lý khám chữa bệnh tiếp tục xây dựng chiến lược quốc gia thiết lập và nâng cao năng lực mạng lưới quốc gia cấp cứu trước viện; Bổ sung mã số đào tạo và mã số chức danh nghề nghiệp cho người hành nghề cấp cứu trước viện; Xây dựng và hoàn thiện mạng lưới Trung tâm cấp cứu trước viện; Đẩy nhanh ứng dụng CNTT và thiết lập Trung tâm điều hành thông minh mạng lưới cấp cứu trước viện tại các tỉnh và toàn quốc; Đào tạo nâng cao năng lực nhân lực cấp cứu trước viện; Trang bị xe ô tô cứu thương và trang thiết bị cấp cứu;Trung tâm Cấp cứu 115 điều phối các trạm cấp cứu vệ tinh bằng hệ thống điều phối cấp cứu thông minh.

Xây dựng và hoàn thiện mạng lưới trung tâm cấp cứu trước viện theo phương châm Trung tâm cấp cứu 115 độc lập có sự phối hợp, tham gia của bệnh viện tuyến tỉnh (làm nòng cốt) và trung tâm điều phối thông tin kết nối giữa các trung tâm cấp cứu 115 và các bệnh viện. Đẩy nhanh tiến độ ứng dụng công nghệ thông tin và thiết lập trung tâm điều hành thông minh mạng lưới cấp cứu trước viện tại các tỉnh, thành phố trên cả nước.

- Xây dựng và hoàn thiện mạng lưới các trạm cứu hộ, cứu nạn và các trạm cấp cứu tai nạn giao thông trên các quốc lộ.

Cấp cứu nói chung và cấp cứu TNGT nói riêng ngày càng trở nên hết sức quan trọng. Tổ chức tốt công tác cấp cứu sẽ nhanh chóng tiếp cận, cứu chữa kịp thời, hiệu quả cho người bệnh, làm giảm tỷ lệ tử vong, hạn chế hậu quả, di chứng và giảm chi phí cho người bệnh và xã hội. Khả năng đáp ứng cấp cứu thể hiện sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật, sự phát triển của hệ thống y tế. Hệ thống các trạm y tế sơ cấp cứu ban đầu cho các trường hợp TNGT còn chưa được quan tâm và đầu tư. Hiện tại, chỉ có một số ít các tuyến và một số tuyến quốc lộ được xây dựng các trạm cấp cứu TNGT… Một số nhóm giải pháp để phát triển mạng lưới cấp cứu, y tế: xây dựng tiêu chuẩn của đơn vị vận chuyển cấp cứu; đào tạo liên tục về cấp cứu ban đầu cho nhân viên y tế tại các trạm cấp cứu tai nạn giao thông; thiết lập hệ thống thông tin liên lạc đảm bảo khi người dân cần là liên hệ được ngay và người bị nạn được tiếp cận y tế sau 5 đến 10 phút bị tai nạn; thiết lập hệ thống tư vấn, chỉ dẫn cho người bị nạn.

- Quy định khoảng cách các trạm y tế xã/phường ven đường Quốc lộ là cơ sở cấp cứu ban đầu đối với tai nạn giao thông. Xây dựng các tiêu chuẩn về nhân lực, trang thiết bị y tế cho các trạm cứu hộ, cứu nạn và các trạm cấp cứu tai nạn giao thông trên các quốc lộ.

- Trang bị cho các bệnh viện tuyến quận huyện, tuyến trạm y tế xã, phường dọc theo các tuyến quốc lộ và các tuyến đường cao tốc trang thiết bị thiết yếu đảm bảo cấp cứu tai nạn giao thông

- Tăng cường tập huấn kiến thức, kỹ năng sơ cấp cứu ban đầu cho Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông, Tuần tra viên, lái xe, nhân viên Hội Chữ thập đỏ, các tình nguyện viên và người dân sống dọc các tuyến đường.

Tập huấn nhằm giúp các học viên trang bị các kiến thức cơ bản phục vụ cho quá trình làm nhiệm vụ, sẵn sàng hỗ trợ, sơ cấp cứu ban đầu cho các nạn nhân không may bị tai nạn giao thông, tạo điều kiện cho nạn nhân phục hồi nhanh hơn, hạn chế đến mức thấp nhất thiệt hại về người do tai nạn giao thông gây ra. Sơ cấp cứu là hành động can thiệp, trợ giúp và chăm sóc ban đầu đối với người bị nạn ngay tại hiện trường trước khi có sự hỗ trợ của nhân viên y tế. Qua đó, giúp người bị nạn được chăm sóc, bảo vệ ngay tại vị trí và thời điểm xảy ra tai nạn, giảm thiểu nguy cơ ảnh hưởng tới chất lượng điều trị sau này. Đồng thời, việc sơ cấp cứu ban đầu còn có thể cứu sống được người bị nạn. Sau lớp tập huấn Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông, Tuần tra viên, lái xe, nhân viên Hội Chữ thập đỏ, các tình nguyện viên và người dân sống dọc các tuyến đường có thể tự sơ cấp cứu cho bản thân và cộng đồng trong các tình huống khẩn cấp, bất thường.

3.2.6.3. Ứng dụng KHCN trong công tác cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT

- Nghiên cứu, xây dựng các Trung tâm điều hành cấp cứu thông minh của Trung tâm cấp cứu 115 điều phối các trạm cấp cứu vệ tinh bằng hệ thống điều phối cấp cứu thông minh.

- Nghiên cứu, ứng dụng các tiến bộ mới của khoa học kỹ thuật trong công tác cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông; Ứng dụng Khoa học Công nghệ trong công tác cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT sẽ góp phần chuyên nghiệp hóa các hoạt động trong lĩnh vực cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT;

Xây dựng là một ứng dụng công nghệ (trên nền tảng Android và iOS) dùng cho cộng đồng cho phép người dùng có thể gọi khẩn cấp khi có tình huống khẩn cấp khi tham gia giao thông. Đồng thời giúp người dùng có thể cung cấp đầy đủ thông tin cho các lực lượng cứu hộ, cộng đồng về tình thế nguy hiểm người dùng đang gặp phải. Từ đó, người dùng sẽ nhận được sự giúp đỡ, giải cứu nhanh nhất từ những người có kỹ năng ở gần nhất. Xây dựng nền tảng chia sẻ thông tin, phối hợp hiệu quả các lực lượng đảm bảo an toàn giao thông, hỗ trợ cứu hộ giao thông hiệu quả. Cảnh báo hư hỏng của hạ tầng giao thông, giám sát vi phạm ATGT bằng mạng lưới camera di động; Nâng cao hiệu quả công tác cứu hộ, bảo vệ người dân, chia sẻ các dịch vụ hỗ trợ cộng đồng,giúp giám sát, bảo vệ môi trường sống.

Phần 4
TỔ CHỨC THỰC HIỆN

4.1. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia

a) Là cơ quan giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo, đôn đốc, kiểm tra, theo dõi và tổng hợp đánh giá việc thực hiện Chiến lược này.

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, đoàn thể và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng Kế hoạch hành động quốc gia thực hiện Chiến lược.

c) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành nghiên cứu đề xuất tiếp tục kiện toàn Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và các Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; nghiên cứu đề xuất thành lập Hội đồng cố vấn quốc gia về an toàn giao thông.

d) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành xây dựng và triển khai thực hiện chương trình tuyên truyền, giáo dục an toàn giao thông qua các mạng xã hội, các ứng dụng trên các thiết bị thông minh, các ứng dụng trò chơi và trên báo, đài phát thanh, truyền hình.

đ) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành xây dựng chương trình nghiên cứu an toàn giao thông; xây dựng hệ thống theo dõi và đánh giá tình hình an toàn giao thông cấp quốc gia và cấp tỉnh.

e) Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính và các bộ, ngành liên quan nghiên cứu đề xuất xây dựng Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia.

2. Bộ Giao thông vận tải

a) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành thường xuyên rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, đặc biệt liên quan đến việc ứng dụng các thành tựu của cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương ứng dụng khoa học công nghệ mới xây dựng và hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu giao thông vận tải đường bộ.

c) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành rà soát, xây dựng và hoàn thiện các tiêu chuẩn, sổ tay hướng dẫn thiết kế đường, tiêu chuẩn và định mức bảo trì đường bộ.

d) Chủ trì xây dựng và thực hiện hệ thống đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông

đường bộ.

đ) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành nghiên cứu thiết lập hệ thống cấp giấy phép lái xe tạm thời cho người mới lái và hệ thống điểm số an toàn.

e) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

3. Bộ Công an

a) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành thường xuyên rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông cho phù hợp với tình hình mới.

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Y tế, Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương ứng dụng khoa học công nghệ mới xây dựng và hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ và cơ sở dữ liệu xử phạt vi phạm.

c) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

4. Bộ Y tế

a) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về phòng chống tác hại của rượu, bia, các chất kích thích thần kinh và các quy định về sức khỏe người điều khiển phương tiện cơ giới đường bộ.

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng và hoàn thiện hệ thống cấp cứu 115 trên phạm vi toàn quốc.

c) Phối hợp với Bộ Công an xây dựng và hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đường bộ.

d) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tiến hành tập huấn nâng cao năng lực sơ cấp cứu tai nạn giao thông trên phạm vi toàn quốc.

đ) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

5. Bộ Giáo dục và Đào tạo

a) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương hoàn thiện chương trình, tài liệu giảng dạy và tăng thời gian, nội dung giáo dục an toàn giao thông và văn hóa giao thông vào chương trình chính khóa ở các bậc học, đặc

biệt dưới hình thức ứng dụng khoa học công nghệ mới.

b) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan đưa giáo dục an toàn giao thông vào chương trình chính khóa cho học sinh, sinh viên các trường đại học, cao đẳng sư phạm, trung cấp sư phạm.

c) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

6. Bộ Thông tin và Truyền thông

a) Chủ trì chỉ đạo các cơ quan thông tấn báo chí tăng cường tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông theo các nội dung tại điểm a, b khoản 1 mục III Quyết định này.

b) Chủ trì xây dựng đề án tuyên truyền an toàn giao thông trên các phương tiện thông tin đại chúng và hệ thống thông tin cơ sở trong giai đoạn mới, đặc biệt sử dụng tối đa những thành tựu, ứng dụng khoa học công nghệ mới.

c) Phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

7. Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch

a) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan hoàn thiện và cụ thể hóa các tiêu chí, hành vi văn hóa giao thông bằng hình ảnh sinh động.

b) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan thực hiện tuyên truyền, phổ biến các tiêu chí, hành vi văn hóa giao thông bằng các hình thức văn hóa truyền thống.

c) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

8. Bộ Xây dựng

a) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quản lý công tác quy hoạch và xây dựng đô thị, bảo đảm các kết nối giao thông, các công trình an toàn giao thông, tiếp cận cho người khuyết tật và an toàn cho đối tượng tham gia giao thông dễ bị tổn thương.

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

9. Bộ Tư pháp

a) Chủ trì sửa đổi, bổ sung Luật xử lý vi phạm hành chính theo hướng bổ sung hình thức lao động công ích, tăng mức phạt nếu người tham gia giao thông vi phạm nhiều lần và các hình thức xử phạt ứng dụng công nghệ tiên tiến và phương pháp mới.

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

10. Bộ Tài chính

a) Phối hợp với Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và các bộ, ngành liên quan nghiên cứu xây dựng Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia.

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

c) Bảo đảm nguồn lực thực hiện Chiến lược này.

11. Bộ Kế hoạch và Đầu tư

a) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong việc bảo đảm các mục tiêu về trật tự, an toàn giao thông và ùn tắc giao thông trong các quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và các quy hoạch chuyên ngành có liên quan đến giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch.

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

12. Bộ Công thương

a) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương kiểm tra, kiểm soát ngăn chặn việc sản xuất và lưu thông mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy không đạt tiêu chuẩn chất lượng trên thị trường.

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện các nội dung liên quan.

13. Bộ Khoa học và Công nghệ

a) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải ban hành hệ thống các tiêu chuẩn, quy chuẩn quốc gia về cơ sở dữ liệu giao thông vận tải, hệ thống điều khiển giao thông và giao thông thông minh; xây dựng cơ sở dữ liệu phục vụ quản lý, điều hành quốc gia cho tất cả các lĩnh vực giao thông vận tải.

b) Phối hợp với các Bộ, ngành rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, đặc biệt liên quan đến việc ứng dụng các thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

14. Bộ Quốc phòng

a) Chủ trì thực hiện tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông đến quân nhân, công nhân viên chức quốc phòng, người lao động trong quân

đội.

b) Chủ trì thực hiện quản lý, sử dụng phương tiện vận tải quân sự; đào tạo, sát hạch lái xe quân sự; kiểm định an toàn kỹ thuật bảo vệ môi trường xe - máy quân sự.

c) Chủ trì hoạt động tuần tra, kiểm soát, duy trì việc chấp hành các quy định của pháp luật, Điều lệnh, Điều lệ của quân đội đối với người điều khiển phương tiện quân sự khi tham gia giao thông.

15. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

a) Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thực hiện các nhiệm vụ được giao trong chiến lược.

b) Chủ trì xây dựng Kế hoạch hành động thực hiện Chiến lược phù hợp với điều kiện của địa phương.

c) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và các cơ quan liên quan huy động các nguồn lực xã hội, ưu tiên ngân sách triển khai thực hiện các giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông.

d) Chỉ đạo các sở, ngành, Ủy ban nhân dân cấp huyện, xã và các tổ chức chính trị xã hội thực hiện quyết liệt, thường xuyên, liên tục các giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông trên địa bàn.

đ) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và chỉ đạo các sở, ban, ngành, các địa phương thực hiện các nội dung liên quan.

17. Trong quá trình thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và các bộ, ngành liên quan thường xuyên rà soát, cập nhật các nội dung phát sinh để tổ chức thực hiện có hiệu quả Chiến lược này.

4.2. LỘ TRÌNH THỰC HIỆN

4.2.1. Các giải pháp đột phá đến năm 2025

Nhằm đạt được những mục tiêu của Chiến lược, trong giai đoạn 2021 - 2025 cần tập trung thực hiện những nhiệm vụ mang tính đột phá như sau:

1. Hoàn thiện hệ thống pháp luật và chính sách về bảo đảm trật tự an toàn giao thông, chống ùn tắc giao thông phù hợp với điều kiện mới, đặc biệt sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện Luật Giao thông đường bộ, xây dựng và ban hành Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Đẩy mạnh ứng dụng những thành tựu khoa học công nghệ mới, công nghệ thông tin, các thành tựu của Cách mạng Công nghiệp lần thứ 4 đối với công tác quản lý, điều

hành, tổ chức giao thông, hướng dẫn người tham gia giao thông, tuyên truyền, giáo dục, xây dựng và kết nối cơ sở dữ liệu an toàn giao thông cũng như hỗ trợ công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông (chi tiết các chương trình, dự án ưu tiên thực hiện tại Bảng 4.3-1).

3. Đẩy nhanh tiến độ và nâng cao chất lượng công tác đầu tư xây dựng, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là hệ thống đường bộ cao tốc, gắn với công tác duy tu, bảo đảm an toàn giao thông và khai thác có hiệu quả các công trình hạ tầng hiện hữu; nâng cao hiệu quả công tác bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường bộ (chi tiết các chương trình, dự án ưu tiên thực hiện tại Bảng 4.3-1).

4.2.2. Lộ trình thực hiện các giải pháp

Lộ trình thực hiện các giải pháp chi tiết tại Bảng 4.2-1.

Bảng 4.2-1. Lộ trình thực hiện

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
I	**Thể chế, chính sách**			
1	Sửa đổi và ban hành Luật Giao thông đường bộ; xây dựng và ban hành Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.	▬		
2	Rà soát, chủ động nghiên cứu, điều chỉnh, xây dựng và ban hành các quy định pháp luật liên quan đến việc ứng dụng các thành tựu của cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư	▬	▬	▬
3	Hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến bảo trì đường bộ và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ	▬		
4	Kiện toàn và nâng cao năng lực của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương	▬		
5	Nghiên cứu thành lập Hội đồng cố vấn quốc gia về an toàn giao thông	▬		
6	Kiện toàn tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về an toàn giao thông từ Trung ương đến địa phương	▬	▬	
7	Hoàn thiện cơ chế, chính sách về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.	▬	▬	

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
8	Xây dựng và hoàn thiện cơ sở dữ liệu an toàn giao thông	▬		
9	Đầu tư nâng cấp trung tâm phân tích cơ sở dữ liệu an toàn giao thông	▬		
10	Xây dựng và thực hiện chương trình nghiên cứu an toàn giao thông đường bộ	▬		
11	Xây dựng hệ thống theo dõi, đánh giá tình hình an toàn giao thông cấp quốc gia và cấp tỉnh	▬		
II	**Kết cấu hạ tầng và tổ chức giao thông đường bộ**			
1	Rà soát, chỉnh sửa tiêu chuẩn thiết kế đường bộ; ban hành sổ tay kỹ thuật hướng dẫn thiết kế tuyến đường bao dung, tiêu chuẩn thiết kế đường và làn đường giành riêng cho mô tô, xe gắn máy...	▬		
2	Xây dựng hệ thống đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông đường bộ	▬		
3	Định kỳ việc đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông hệ thống quốc lộ và các tuyến đường địa phương trọng yếu.	▬	▬	▬
4	Rà soát, phát hiện và xử lý kịp thời các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông và thực hiện thẩm tra an toàn giao thông	▬	▬	▬
5	Xây dựng các tuyến tránh đô thị; xây dựng hệ thống trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ.	▬	▬	

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
6	Xây dựng các tuyến đường trên cao, hướng tâm, vành đai tại các thành phố lớn như Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh	▬	▬	
7	Xây dựng hệ thống giao thông tiếp cận cho người khuyết tật tại các đô thị; các công trình bảo đảm an toàn giao thông cho các đối tượng tham gia giao thông dễ bị tổn thương.	▬	▬	▬
8	Xem xét phương án thiết kế phân làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy.	▬	▬	
9	Cải tạo điều kiện an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông trên các tuyến đường từ nhà đến trường và từ trường về nhà cho học sinh.	▬	▬	
10	Cải tạo điều kiện an toàn giao thông tại các giao cắt, các khu thị trấn, thị tứ; tăng cường hệ thống báo hiệu và các công trình an toàn giao thông trên các tuyến đường giao thông địa phương	▬	▬	
11	Đổi mới quy trình bảo trì đường bộ	▬		
12	Lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường bộ và chống tái lấn chiếm	▬	▬	
13	Triển khai, đưa vào sử dụng hệ thống quản lý, điều hành giao thông thông minh trên các tuyến đường bộ cao tốc và các quốc lộ trọng yếu.	▬	▬	
14	Triển khai xây dựng hệ thống thu phí không dừng	▬		

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
15	Nghiên cứu áp dụng hệ thống tốc độ giới hạn thay đổi	▬	▬	
16	Xây dựng trung tâm điều hành thông minh	▬	▬	
17	Ứng dụng trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn trong tổ chức giao thông	▬	▬	▬
18	Tổ chức làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy; xây dựng hệ thống cầu vượt nhẹ bằng thép cho xe mô tô, xe gắn máy và xe ô tô có tải trọng nhẹ; xây dựng cầu vượt, hầm chui cho người đi bộ tại các thành phố lớn.	▬	▬	
19	Thiết lập giới hạn tốc độ thấp tại khu vực cổng trường, bệnh viện, chợ ...	▬	▬	
20	Bảo đảm an toàn giao thông trong quá trình thi công xây dựng và trước khi đưa các tuyến đường vào khai thác.	▬	▬	▬
III	**Phương tiện và vận tải**			
1	Ban hành quy định sử dụng ghế cho trẻ em ngồi trong xe ô tô theo chiều cao và độ tuổi.	▬		
2	Nghiên cứu, xây dựng các quy định an toàn đối với các phương tiện ứng dụng công nghệ mới như xe ô tô tự lái, xe ô tô có trang bị hệ thống rada cảm biến tự động.v.v.		▬	▬
3	Nghiên cứu tham gia đầy đủ các tiêu chuẩn về phương tiện an toàn của Liên hợp quốc	▬		

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
4	Khuyến khích các tổ chức và cá nhân sử dụng phương tiện có trang bị các hệ thống cảm biến, cảnh báo va chạm.			
5	Nghiên cứu xây dựng quy định sử dụng khóa cồn, hệ thống cảnh báo lái xe buồn ngủ cho phương tiện kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định và phương tiện kinh doanh vận tải hàng hóa.			
6	Thực hiện kiểm soát an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành			
7	Loại bỏ xe công nông, xe tự chế 3, 4 bánh			
8	Xây dựng và hoàn thiện trung tâm thử nghiệm an toàn xe cơ giới hiện đại và tiến hành thử nghiệm, xếp loại mức độ an toàn của các loại phương tiện ô tô theo sao.			
9	Áp dụng tiêu chuẩn quốc gia về hệ thống quản lý an toàn giao thông trong các cơ quan, tổ chức thực hiện công tác quản lý an toàn giao thông và các doanh nghiệp, đơn vị vận tải thương mại			
10	Phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng, ưu tiên đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn tại các thành phố trực thuộc Trung ương.			
11	Xây dựng giải pháp khuyến khích và thúc đẩy người dân sử dụng các loại hình đi lại thân thiện như đi bộ, đi xe đạp, sử dụng phương tiện công cộng tại các đô thị lớn.			

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
12	Xây dựng và ban hành các cơ chế, chính sách và lộ trình hạn chế sự phát triển của phương tiện cá nhân, đặc biệt là mô tô, xe gắn máy tại các đô thị lớn.	▬		
13	Triển khai ứng dụng toàn diện các hệ thống giám sát hành trình phương tiện, hệ thống quản lý, điều hành xe của các doanh nghiệp vận tải và hệ thống quản lý, điều hành bến xe	▬	▬	
14	Thực hiện chương trình "không vượt quá tốc độ tối đa cho phép" của các lái xe trong tất cả các cơ quan, tổ chức, các doanh nghiệp trên toàn quốc	▬	▬	
15	Thực hiện đưa đón học sinh, công nhân bằng xe buýt, xe hợp đồng	▬	▬	
IV	**Người điều khiển phương tiện**			
1	Nghiên cứu thiết lập hệ thống cấp giấy phép lái xe tạm thời cho người mới lái			▬
2	Nghiên cứu điều chỉnh phân hạng giấy phép lái xe cơ giới đường bộ phù hợp với Công ước Viên 1968 về giao thông đường bộ và hệ thống điểm số an toàn cho người lái xe	▬		
3	Đổi mới quy trình, phương pháp và nội dung nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.	▬		
4	Ứng dụng công nghệ hiện đại trong công tác đào tạo và sát hạch cấp giấy phép lái xe	▬	▬	

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
V	**Tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông đường bộ**			
1	Tuyên truyền, phổ biến và giáo dục an toàn giao thông qua các nền tảng công nghệ thông tin internet, các mạng xã hội, điện thoại thông minh, phát thanh, truyền hình, báo điện tử...	▬	▬	▬
2	Thực hiện "Năm an toàn giao thông", "Tháng an toàn giao thông" và đẩy mạnh mô hình tuyên truyền "Tuần an toàn giao thông" theo các chuyên đề cụ thể tại các địa phương.	▬	▬	▬
3	Hoàn thiện và cụ thể hóa các tiêu chí, hành vi văn hóa giao thông bằng hình ảnh sinh động và đẩy mạnh việc tuyên truyền, phổ biến	▬	▬	▬
4	Xây dựng và hoàn thiện các cẩm nang, sổ tay an toàn giao thông trên đường bộ cao tốc, đường giao thông nông thôn v.v. dưới dạng các ứng dụng trên nên tảng di động thông minh.	▬		
5	Tuyên truyền, tập huấn lái xe trong các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.	▬	▬	▬
6	Hoàn thiện chương trình, tài liệu giảng dạy, tăng thời lượng giảng dạy an toàn giao thông cho tất cả các bậc học	▬		
7	Đưa giáo dục an toàn giao thông vào chương trình chính khóa cho học sinh, sinh viên các trường đại học, cao đẳng sư phạm, trung cấp sư phạm	▬		

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
8	Tuyên truyền, giáo dục nâng cao ý thức, phẩm chất của lực lượng thực thi pháp luật về trật tự, an toàn giao thông	▬	▬	
VI	**Tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm**			
1	Nâng cao hiệu lực, hiệu quả và trách nhiệm của lực lượng thực thi công vụ khác trong công tác cưỡng chế thi hành pháp luật.	▬	▬	
2	Thực hiện các chiến dịch tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm theo chuyên đề	▬	▬	
3	Kiểm soát và tăng cường xử phạt các phương tiện quá khổ, quá tải lưu thông trên hệ thống đường bộ; kiểm tra xử lý vi phạm tại các bến xe, doanh nghiệp vận tải, cơ sở đào tạo và trung tâm sát hạch lái xe	▬	▬	
4	Tăng cường tuần tra, kiểm soát xóa bỏ chợ cóc, chợ tạm, chấm dứt tình trạng lấn chiếm lòng, lề đường để kinh doanh, buôn bán ảnh hưởng đến tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ.	▬	▬	
5	Hiện đại hóa phương tiện, trang thiết bị phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm cho các lực lượng Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông, Cảnh sát trật tự và các lực lượng thực thi pháp luật khác có liên quan	▬		

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
6	Ứng dụng công nghệ hiện đại xây dựng và hoàn thiện hệ thống xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.	▬		
7	Xây dựng các Trung tâm chỉ huy giao thông đồng bộ, hiện đại cho lực lượng Cảnh sát giao thông tại các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.	▬	▬	
VII	**Cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông đường bộ**			
1	Thành lập các trạm cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế trên hệ thống đường bộ cao tốc	▬	▬	
2	Xây dựng và hoàn thiện hệ thống cấp cứu y tế 115 trên phạm vi toàn quốc.	▬		
3	Xây dựng và hoàn thiện mạng lưới các trạm cứu hộ, cứu nạn và các trạm cấp cứu tai nạn giao thông trên các quốc lộ.	▬	▬	
4	Phát triển mô hình đội, nhóm sơ cấp cứu tai nạn giao thông bằng mô tô, xe máy	▬	▬	
5	Tập huấn kiến thức, kỹ năng sơ cấp cứu ban đầu	▬	▬	
6	Nghiên cứu nâng mức bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với chủ xe cơ giới với bên thứ ba	▬		
VIII	**Nguồn nhân lực**			

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
1	Phát triển nguồn nhân lực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông			
2	Tăng cường công tác đào tạo lại, bồi dưỡng, tập huấn nâng cao kiến thức, kỹ năng, trình độ cho nhân lực từ Trung ương đến địa phương			
IX	**Nguồn kinh phí**			
1	Nghiên cứu xây dựng và phát triển Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia			
2	Rà soát, nghiên cứu điều chỉnh phân bổ sử dụng kinh phí xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ			

4.3. DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH, DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ

Bảng 4.3-1. Danh mục các chương trình, dự án ưu tiên đầu tư

TT	Chương trình, dự án	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian dự kiến
1	Xây dựng các nội dung tuyên truyền, các sổ tay an toàn giao thông và các ứng dụng trên các thiết bị thông minh tuyên truyền, phổ biến, giáo dục về an toàn giao thông	Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia	Bộ GTVT; Bộ CA; Bộ VH,TT&DL; Bộ TT&TT	2021
2	Xây dựng và hoàn thiện chương trình, tài liệu giảng dạy, tăng thời lượng giảng dạy an toàn giao thông cho tất cả các bậc học	Bộ Giáo dục và Đào tạo	Bộ GTVT; Bộ CA	2021 - 2022
3	Kiện toàn Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và các Ban an toàn giao thông địa phương; Thành lập Hội đồng cố vấn quốc gia về an toàn giao thông	Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia	Các bộ, ngành	2021 - 2022
4	Ban hành quy định bắt buộc các doanh nghiệp, đơn vị vận tải thương mại áp dụng tiêu chuẩn quốc gia về hệ thống quản lý an toàn giao thông	Bộ GTVT	Các bộ, ngành và UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2021 - 2022
5	Xây dựng giải pháp khuyến khích và thúc đẩy người dân sử dụng các loại hình đi lại thân thiện như đi bộ, đi xe đạp, sử dụng phương tiện công cộng tại các đô thị lớn.	UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	Các bộ, ngành	2022 - 2025

TT	Chương trình, dự án	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian dự kiến
6	Xây dựng và hoàn thiện cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông, xử phạt vi phạm, đăng ký phương tiện áp dụng công nghệ mới	Bộ Công an	Bộ GTVT; Bộ TT&TT; UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2021 – 2023
7	Đầu tư nâng cấp trung tâm phân tích cơ sở dữ liệu an toàn giao thông	Bộ GTVT	Bộ Tài chính	2022 - 2025
8	Xây dựng và hoàn thiện cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe, đăng kiểm phương tiện, hệ thống thông tin phục vụ công tác quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	Bộ GTVT	Bộ CA; Bộ TT&TT; UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2021 - 2023
9	Xây dựng và ban hành sổ tay kỹ thuật hướng dẫn thiết kế tuyến đường bao dung và Tiêu chuẩn thiết kế đường và làn đường giành riêng cho mô tô, xe gắn máy	Bộ GTVT	Bộ KH&CN	2021 - 2022
10	Xây dựng hệ thống đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông đường bộ; thực hiện đánh giá hệ thống quốc lộ	Bộ GTVT	UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2021 - 2025
11	Cải tạo điều kiện an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông trên các tuyến đường từ nhà đến trường và từ trường về nhà cho học sinh.	UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	Bộ GTVT	2021 - 2025

TT	Chương trình, dự án	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian dự kiến
12	Đổi mới hệ thống bảo trì đường bộ theo phương pháp, công nghệ mới	Bộ GTVT	UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2024 - 2025
13	Xây dựng trung tâm điều hành thông minh tại các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương	UBND các TP trực thuộc TW	Các bộ, ngành	2021 - 2025
14	Hiện đại hóa phương tiện, trang thiết bị phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm	Bộ Công an	Các bộ, ngành	2023 - 2025
15	Xây dựng các Trung tâm chỉ huy giao thông đồng bộ, hiện đại cho lực lượng Cảnh sát giao thông tại các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương	Bộ Công an	UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2021 - 2025
16	Ban hành quy định sử dụng ghế cho trẻ em ngồi trong xe ô tô theo chiều cao và độ tuổi.	Bộ GTVT	Các bộ, ngành	2021 - 2022
17	Đổi mới công tác đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe	Bộ GTVT	Các bộ, ngành	2023 - 2025
18	Xây dựng và hoàn thiện hệ thống cấp cứu y tế 115 trên phạm vi toàn quốc	Bộ Y tế	UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2021 - 2023

TT	Chương trình, dự án	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian dự kiến
19	Tập huấn kiến thức, kỹ năng sơ cấp cứu ban đầu	Bộ Y tế	Các bộ, ngành; UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2021 - 2025

Phần 5
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

5.1. KẾT LUẬN

Gần 10 năm triển khai thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 đã đạt được nhiều kết quả tích cực, TNGT đường bộ giảm cả 03 tiêu chí hàng năm. Tuy nhiên, chưa đạt mục tiêu đề ra là giảm 5-10% số người chết do TNGT đường bộ hàng năm. Không những vậy, số liệu TNGT đường bộ được báo cáo chưa phản ánh đúng tình hình do phương pháp thống kê TNGT và cơ sở dữ liệu TNGT đường bộ còn nhiều hạn chế.

Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đã và đang được thực hiện từ Trung ương đến địa phương với nhiều hình thức phong phú. Đã ban hành được các tiêu chí văn hóa giao thông đường bộ; công tác giáo dục ATGT đã được tăng cường trong các trường học bằng nhiều hình thức phong phú, sinh động, đa dạng. Tuy nhiên, kiến thức, kỹ năng và hành vi của người tham gia giao thông còn thấp, đặc biệt là người điều khiển mô tô, xe gắn máy và xe tải. Đây là yếu tố quan trọng, là nguyên nhân chính gây ra TNGT; thời lượng, nội dung và phương pháp giáo dục ATGT chính khóa, ngoại khóa trong các bậc học còn hạn chế.

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đã từng bước được hoàn thiện. Cơ cấu tổ chức quản lý ATGT đã được kiện toàn. Tuy nhiên, cần được tăng cường nâng cao năng lực hơn nữa để đáp ứng đòi hỏi trong tình hình mới; hệ thống cơ sở dữ liệu về ATGT cần phải được xây dựng và hoàn thiện một cách đồng bộ và có kết nối với nhau.

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được đầu tư nâng cấp, cải tạo đáp ứng nhu cầu GTVT và nâng cao điều kiện an toàn, trong đó đặc biệt là việc xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc và nâng cấp mở rộng các quốc lộ; hệ thống giao thông thông minh đã được triển khai áp dụng đường bộ cao tốc và tại đô thị lớn; các điểm đen tai nạn giao thông trên hệ thống quốc lộ được xóa bỏ và xử lý kịp thời; công tác thẩm tra an toàn giao thông đã từng bước được cải thiện; hệ thống báo hiệu đường bộ đã được chuẩn hóa theo quốc tế. Tuy nhiên, đường hai làn xe vẫn chiếm tỷ lệ lớn. Đây là những hạn chế kết hợp với ý thức người lái xe kém dẫn đến các TNGT đối đầu hoặc TNGT do đi không đúng phần đường, làn đường; các công trình và trang thiết bị bảo đảm an toàn giao thông trên mạng đường bộ còn thiếu, đặc biệt là hệ thống giao thông nông thôn; hành lang an toàn giao thông còn nhiều bất cập với hơn 4.000 vị trí đường ngang dân sinh mở trái phép; thiếu kinh phí cho công tác bảo trì đường bộ; việc triển khai áp dụng hệ thống ITS còn chậm, chưa đồng bộ; giao thông tiếp cận tại các đô thị cho người

khuyết tật còn hạn chế và đặc biệt, tiêu chuẩn và chỉ dẫn thiết làn đường dành riêng cho mô tô, xe gắn máy chưa được ban hành do đó ảnh hưởng lớn đến việc phân tách làn đường dành riêng cho mô tô và xe gắn máy.

Việc nâng cao mức xử phạt vi phạm nồng độ cồn và một số hành vi vi phạm giao thông khác đã đem lại nhiều kết quả tích cực. Thực hiện xử phạt vi phạm thông qua hình ảnh đã được áp dụng cùng với việc mở rộng ứng dụng hệ thống camera giám sát, xử phạt trên các đoạn tuyến đường bộ chính yếu và ở các đô thị đã và đang mang lại kết quả tốt.

Đã thực hiện quy định lắp đặt thiết bị giám sát hành trình đối với xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách, xe ô tô kinh doanh vận tải hàng hóa. Cơ bản đem lại kết quả tốt; công tác đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe được tăng cường quản lý, chất lượng từng bước được nâng cao.

Đã thực hiện tổ chức hệ thống cấp cứu tai nạn giao thông trên mạng đường bộ cao tốc; đã xây dựng được mạng lưới trạm, điểm sơ cấp cứu Chữ thập đỏ trên phạm vi cả nước; công tác tập huấn nguồn lực, trang bị kiến thức và kỹ năng sơ cấp cứu đã được đẩy mạnh thực hiện.

Cùng với những kết quả đạt được và tồn tại, hạn chế kể trên, bối cảnh trong nước và quốc tế từ nay đến năm 2030 và xa hơn nữa là đến năm 2050 sẽ có nhiều thay đổi đặt ra những yêu cầu đối với công tác bảo đảm an toàn giao thông đường bộ tại Việt Nam, gồm: phải hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông theo hướng hội nhập sâu rộng với thế giới, các quy định phải tiệm cận với các nước phát triển. Mặt khác, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật phải được rà soát, sửa đổi đáp ứng việc ứng dụng những thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong lĩnh vực GTVT và an toàn giao thông; cơ cấu, tổ chức quản lý an toàn giao thông từ Trung ương đến địa phương phải được kiện toàn đủ năng lực, hiệu quả đáp ứng nhu cầu quản lý trong tình hình mới. Đặc biệt, cần nâng cao vai trò, chức năng và nhiệm vụ của Ủy ban an toàn giao thông Quốc gia và các Ban an toàn giao thông địa phương. Đồng thời, phải tăng cường đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng những đòi hỏi của việc ứng dụng những thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong công tác quản lý về an toàn giao thông; hệ thống cơ sở dữ liệu an toàn giao thông phải được xây dựng và hoàn thiện có kết nối và được tích hợp với cơ sở dữ liệu quốc gia theo định hướng phát triển kinh tế số, xã hội số của đất nước; cần phải tập trung các giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên hệ thống đường bộ cao tốc, chú trọng các giải pháp ứng công nghệ mới, hiện đại; sẽ xuất hiện những phương tiện mới ứng dụng thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư như ô tô tự lái, phương tiện tự lái và những loại hình khác cần phải có các giải pháp an toàn tương ứng; tình hình ùn tắc giao thông sẽ xuất hiện ở nhiều thành phố, khi các thành phố này phát triển nhanh

nhưng hệ thống giao thông công cộng chưa đáp ứng nhu cầu. Điều này đòi hỏi phải có các giải pháp quản lý và tổ chức giao thông phù hợp trong đó cần chú trọng ứng dụng những thành tựu khoa học mới như sử dụng trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn và kết nối vạn vật; các thiết bị thông minh sẽ được người dân sử dụng phổ biến, do đó đòi hỏi hướng tiếp cận mới và hiệu quả hơn trong công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 tiếp cận theo Hệ thống An toàn (Safety System) với các nguyên tắc là chấp nhận người tham gia giao thông có lỗi. Hệ thống GTVT phải thích ứng với lỗi của người tham gia giao thông, giảm thiểu thương vong TNGT đường bộ do lỗi của người tham gia giao thông thông qua việc thiết kế và xây dựng các tuyến đường bao dung (forgiving roads). Đồng thời, theo 09 nhóm giải pháp do Nhóm chuyên gia thế giới chuyên sâu về ATGT khuyện nghị tại Hội nghị Bộ trưởng toàn cầu về ATGT đường bộ lần thứ 3 được tổ chức tại Stockholm Thụy Điển để thực hiện thập kỷ thứ hai "Thập kỷ hành động về an toàn đường bộ toàn cầu".

Chiến lược xây dựng dựa trên 05 trụ cột của công tác bảo đảm an toàn giao thông và được phân thành các nhóm giải pháp về truyên truyền, giáo dục; thể chế, chính sách; kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức giao thông đường bộ; cưỡng chế thi hành pháp luật về giao thông đường bộ; phương tiện và người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ; cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông đường bộ.

Nhóm giải pháp về giáo dục và tuyên truyền về an toàn giao thông đường bộ tập trung vào tuyên truyền, phổ biến kiến thức và kỹ năng phòng tránh tai nạn và hậu quả của tai nạn giao thông đường bộ do các yếu tố rủi ro gây ra, đặc biệt các kiến thức và kỹ năng lái xe an toàn trên đường bộ cao tốc; ứng dụng khoa học, công nghệ trong công tác tuyên truyền, phổ biến và giáo dục an toàn giao thông qua các nền tảng công nghệ thông tin; hoàn thiện chương trình, tài liệu giảng dạy và đưa nội dung giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, văn hóa giao thông, kỹ năng tham gia giao thông an toàn vào trong chương trình chính khóa, tăng thêm thời lượng cho tất cả các bậc học; đưa giáo dục an toàn giao thông vào chương trình chính khóa cho học sinh, sinh viên các trường đại học, cao đẳng sư phạm, trung cấp sư phạm.

Nhóm giải pháp về thể chế, chính sách tập trung vào rà soát, chủ động nghiên cứu, điều chỉnh, xây dựng và ban hành các quy định pháp luật liên quan đến việc ứng dụng các thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tiếp tục kiện toàn và nâng cao năng lực của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia và Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phù hợp với tình hình mới trong đó nghiên cứu thành lập Hội đồng cố vấn quốc gia về an toàn giao thông và nghiên cứu thành lập Viện (hoặc Trung tâm) An toàn giao

thông quốc gia; ứng dụng những thành tựu khoa học công nghệ mới để xây dựng và hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu và cơ chế tích hợp, chia sẻ dữ liệu an toàn giao thông; đào tạo lại, bồi dưỡng, tập huấn nâng cao kiến thức, kỹ năng, trình độ cho nhân lực từ Trung ương đến địa phương đủ khả năng tiếp cận và ứng dụng hiệu quả công nghệ hiện đại, nhất là các thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ 4 trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; nghiên cứu xây dựng và phát triển Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia.

Nhóm giải pháp về kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức giao thông đường bộ tập trung rà soát, chỉnh sửa tiêu chuẩn thiết kế đường bộ theo hướng tiếp cận mới; xây dựng và ban hành chỉ dẫn kỹ thuật thiết kế tuyến đường bao dung; xây dựng và ban hành tiêu chuẩn thiết kế đường và làn đường giành riêng cho mô tô, xe gắn máy; áp dụng hệ thống đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông đường bộ theo tiêu chuẩn của iRAP; chú trọng các công trình bảo đảm an toàn giao thông cho các đối tượng tham gia giao thông dễ bị tổn thương và phân làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy; đẩy mạnh ứng dụng hệ thống giao thông thông minh; hệ thống thu phí không dừng; hệ thống tốc độ giới hạn thay đổi; ứng dụng trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn trong tổ chức giao thông nhằm giảm ùn tắc và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; thiết lập khu vực tốc độ giới hạn thấp, phù hợp tại những nơi giao thông hỗn hợp có nhiều người tham gia giao thông dễ bị tổn thương; cải tạo điều kiện an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông trên các tuyến đường từ nhà đến trường và từ trường về nhà cho học sinh.

Nhóm giải pháp về cưỡng chế thi hành pháp luật về giao thông đường bộ tập trung ứng dụng công nghệ hiện đại xây dựng và hoàn thiện hệ thống xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; hiện đại hóa phương tiện, trang thiết bị phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm.

Nhóm giải pháp về phương tiện và người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tập trung đổi mới hệ thống đăng ký phương tiện cơ giới đường bộ; xây dựng các quy định an toàn đối với các phương tiện ứng dụng công nghệ mới; thiết lập hệ thống cấp giấy phép lái xe tạm thời cho người mới lái và hệ thống điểm số an toàn cho người lái xe; đổi mới quy trình, phương pháp và nội dung nhằm nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.

Nhóm giải pháp về cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông đường bộ tập trung thành lập các trạm cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tại các trạm dừng nghỉ trên đường bộ cao tốc hoặc tại các điểm với cự ly trung bình khoảng 50 km, đảm bảo khả năng tiếp cận nạn nhân trong thời gian dưới 30 phút sau khi nhận thông tin yêu cầu cấp cứu; ứng dụng khoa học công nghệ trong việc xây dựng hệ thống cấp cứu y tế 115 trên phạm vi toàn quốc; tăng cường tập huấn kiến thức, kỹ năng sơ cấp cứu ban đầu.

5.2. KIẾN NGHỊ

Ban Bí thư Trung ương Đảng, Quốc hội ban hành chỉ thị, nghị quyết về công tác bảo đảm trật tự, ATGT trong giai đoạn mới.

PHỤ LỤC

Phụ lục 1. Tai nạn giao thông đường bộ

Năm	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương
2007	14.048	12800	10.266
2008	12.128	11243	7.771
2009	11.758	11094	7.559
2010	13.713	11064	10.306
2011	12.441	10543	9.671
2012	30.390	9509	32.217
2013	29.108	9156	29.441
2014	25.322	8788	24.365
2015	22.472	8442	20.970
2016	21.094	8417	19.035
2017	19.798	8089	16.970
2018	18.490	8079	14.732
2019	17.394	7458	13.569

Phụ lục 2. Tai nạn giao thông đường bộ năm 2019

TT	Vùng / tỉnh thành	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương
I	***Đồng bằng sông Hồng***	***2.518***	***1.341***	***1.603***
1	Hà Nội	1.272	508	847
2	Vĩnh Phúc	43	34	34
3	Bắc Ninh	110	84	40
4	Quảng Ninh	117	70	90
5	Hải Dương	224	210	99
6	Hải Phòng	96	78	42
7	Hưng Yên	152	112	109
8	Thái Bình	73	62	27
9	Hà Nam	130	78	80
10	Nam Định	141	65	113
11	Ninh Bình	160	40	122
II	***Trung du và miền núi phía Bắc***	***1.558***	***773***	***1.423***
1	Hà Giang	24	24	14
2	Cao Bằng	85	40	92
3	Bắc Kạn	58	25	71
4	Tuyên Quang	100	41	101
5	Lào Cai	71	32	69
6	Yên Bái	164	40	194
7	Thái Nguyên	167	66	152
8	Lạng Sơn	56	59	23
9	Bắc Giang	417	197	365
10	Phú Thọ	106	60	67
11	Điện Biên	42	26	35
12	Lai Châu	61	25	66
13	Sơn La	106	61	96
14	Hòa Bình	101	77	78
III	***Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung***	***3.388***	***1.888***	***2.614***
1	Thanh Hóa	476	159	404

TT	Vùng / tỉnh thành	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương
2	Nghệ An	294	182	210
3	Hà Tĩnh	126	110	79
4	Quảng Bình	205	93	155
5	Quảng Trị	158	118	113
6	Thừa Thiên Huế	352	189	281
7	Đà Nẵng	83	54	43
8	Quảng Nam	234	170	163
9	Quảng Ngãi	340	139	332
10	Bình Định	211	129	151
11	Phú Yên	165	92	132
12	Khánh Hòa	162	168	64
13	Ninh Thuận	160	53	183
14	Bình Thuận	422	232	304
IV	***Tây Nguyên***	***1.009***	***661***	***802***
1	Kon Tum	68	63	44
2	Gia Lai	319	189	311
3	Đắk Lắk	357	224	260
4	Đắk Nông	84	51	73
5	Lâm Đồng	181	134	114
V	***Đông Nam Bộ***	***6.495***	***1.659***	***5.181***
1	Bình Phước	252	166	186
2	Tây Ninh	151	67	126
3	Bình Dương	1.691	297	1.740
4	Đồng Nai	329	244	197
5	Bà Rịa - Vũng Tàu	645	244	526
6	TP. Hồ Chí Minh	3.427	641	2.406
VI	***Đồng bằng sông Cửu Long***	***1.810***	***1.268***	***1.120***
1	Long An	189	111	161
2	Tiền Giang	360	242	198
3	Bến Tre	208	140	100
4	Trà Vinh	73	53	50

TT	Vùng / tỉnh thành	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương
5	Vĩnh Long	202	121	151
6	Đồng Tháp	121	126	37
7	An Giang	69	64	32
8	Kiên Giang	151	89	102
9	Cần Thơ	101	105	27
10	Hậu Giang	94	76	35
11	Sóc Trăng	145	99	137
12	Bạc Liêu	35	21	25
13	Cà Mau	62	21	65