BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: /TTr-BGTVT	*Hà Nội, ngày tháng năm 2020*

Dự thảo

TỜ TRÌNH

Về việc phê duyệt Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Thực hiện Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04 tháng 9 năm 2012 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và khắc phục ùn tắc giao thông, Kết luận số 45-KL/TW ngày 01 tháng 02 năm 2019 của Ban Bí thư về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện Chỉ thị số 18-CT/TW và Văn bản số 98/VPCP-TH ngày 12 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ về Chương trình công tác của Chính phủ năm 2020, Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan xây dựng Dự thảo "***Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050***" (sau đây gọi tắt là Dự thảo Chiến lược).

Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ Dự thảo Chiến lược với các nội dung chủ yếu như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC

Thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội (KT-XH) quốc gia và các Chiến lược, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải (GTVT), hệ thống GTVT 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 (TNGT) và ùn tắc giao thông (UTGT).

Để tăng cường đảm bảo trật tự, an toàn giao thông (TTATGT) 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 TTATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030". Qua gần 10 năm thực hiện Chiến lược, tình hình TNGT 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 TNGT 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 TTATGT 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 an toàn giao thông (ATGT) vẫn chưa được hoàn thiện; việc chia sẻ dữ liệu quản lý các lĩnh vực liên quan đến ATGT giữa ngành Công an và ngành GTVT 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 ATGT 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 ATGT; (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 GTVT 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 KCHT 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 TTATGT giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050" nhằm giảm TNGT và UTGT 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.

II. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO ĐỀ ÁN

Thực hiện Văn bản số 98/VPCP-TH ngày 12 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ về Chương trình công tác của Chính phủ năm 2020, Bộ GTVT đã tổ chức xây dựng Dự thảo Chiến lược, cụ thể như sau:

- Bộ GTVT đã ban hành Chương trình xây dựng đề án của Bộ GTVT năm 2020 (Quyết định số 2318/QĐ-BGTVT ngày 13 tháng 12 năm 2019).

- Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia (UBATGTQG) đã có Công văn số 133/CV-UBATGTQG ngày 26 tháng 3 năm 2020 yêu cầu các bộ và UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương báo cáo kết quả thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050. Đến nay đã có báo cáo của 06/12 bộ và 30/63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

- Dự thảo Chiến lược đã được Bộ GTVT gửi tới các Bộ, ngành, địa phương, các cơ quan, đơn vị có liên quan và được đăng tải trên Cổng thông tin điện tử Bộ

GTVT để xin ý kiến góp ý (Công văn số /BGTVT-ATGT ngày / /2020).

- Đến nay đã nhận được ..... văn bản góp ý của các Bộ, ngành, địa phương. Các ý kiến tham gia góp ý đã được Bộ GTVT nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện Dự thảo Chiến lược.

III. NỘI DUNG CHÍNH CỦA DỰ THẢO CHIẾN LƯỢC

1. Đánh giá tình hình thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030

Gần 10 năm triển khai thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 đã đạt được nhiều kết quả tích cực, tuy nhiên vẫn còn nhiều tồn tại, hạn chế, cụ thể như sau:

a) Tình hình TNGT đường bộ

Giai đoạn 2012-2019, TNGT đường bộ hàng năm giảm cả 03 tiêu chí, 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 10,7 năm 2012 xuống còn 7,7 năm 2019. Kết quả này đạt được 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 như quốc lộ 1A lên 04 làn xe, các quốc lộ 3, 10, 14, 18, 20, 51 và xây dựng 1.010 km đường bộ cao tốc; công tác tuần tra, xử lý vi phạm được tăng cường.

Tuy nhiên, trong giai đoạn 2012 – 2019, trung bình hàng năm số người chết giảm 3,4% chưa đạt mục tiêu của "Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030" đề ra là giảm trung bình hàng năm 5% ÷ 10% 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.

Theo báo cáo của UBATGTQG, số người chết do TNGT đường bộ ở nước ta năm 2019 là 7.458 người, tức là 7,7 người chết/100.000 dân. Con số này thấp hơn cả mức trung bình của Châu Âu (9,3)[1], các nước trong khu vực[2] và một số nước như Trung Quốc (18,2), Hàn Quốc (9,8), Nga (18,0), Mỹ (12,4). Tuy nhiên, theo Báo cáo tình trạng TNGT đường bộ toàn cầu năm 2018[3] 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 (tức 26,4 người chết/100.000 dân) so với số liệu của UBATGTQG là 8.417 người, tức là số ước tính của WHO gấp 03 lần số báo cáo của Việt Nam.

Nguyên nhân là do đến nay Việt Nam chưa ban hành định nghĩa "chết do

---

[1] *Thế giới:18,2; Châu Mỹ: 15,6; Các nước Tây Thái Bình Dương:16,9; Trung Đông: 18,0; Đông – Nam Châu Á: 20,7; Châu Phi: 26,6 người chết/100.000 dân.*

[2] *Campuchia: 17,8; Indonesia: 12,2; Lào: 16,6; Malaysia:23,6; Myanma:19.9; Philipin: 12,3; Thái Lan: 32,7.*

[3] *Báo cáo cập nhật mới nhất của WHO.*

TNGT đường bộ". "Chết do TNGT đường bộ" được đa số các nước định nghĩa là chết trong vòng 30 ngày kể từ khi xảy ra tai nạn. Tuy nhiên, 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. Mặt khác, quy trình điều tra, giải quyết TNGT đường bộ chưa bắt buộc phải theo dõi, thống kê các trường hợp bị TNGT chuyển vào bênh viện hoặc về nhà nên 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. Do đó, việc xây dựng và hoàn thiện quy trình và cơ sở dữ liệu thống kê TNGT là rất cần thiết, làm cơ sở cho việc xây dựng các chính sách, giải pháp bảo đảm ATGT dựa trên bằng chứng một cách hiệu quả.

b) Thể chế, chính sách

Đảng và Chính phủ đã ban hành các chỉ thị, nghị quyết tăng cường toàn hệ thống chính trị trong công tác bảo đảm TTATGT, 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 TTATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục UTGT", Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về "Tăng cường bảo đảm TTATGT và chống UTGT giai đoạn 2019 – 2021".

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT 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.

Năm 2017, UBATGTQG và Ban ATGT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã được kiện toàn; chức năng, nhiệm vụ và bộ máy tổ chức hoạt động của các Bộ cũng được quy định rõ trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT.

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

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 TTATGT. 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.

UBATGTQG và Ban ATGT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương cần

được nâng cao năng lực hơn nữa để thực chức năng, nhiệm vụ được giao.

Tiêu chuẩn quốc gia về hệ thống quản lý ATGT (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 ATGT còn rất hạn chế so với các nước trên thế giới và trong khu vực.

Cơ sở dữ liệu về ATGT chưa được đồng bộ, thiếu kết nối, đặc biệt là cơ sở dữ liệu TNGT, đăng ký, đăng kiểm phương tiện, giấy phép lái xe và xử phạt vi phạm.

c) Kết cấu hạ tầng và tổ chức giao thông

Hệ thống kết cấu hạ tầng (KCHT) giao thông đường bộ đã được đầu tư nâng cấp, cải tạo đáp ứng nhu cầu GTVT và nâng cao điều kiện ATGT, trong đó đặc biệt là việc xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc; nâng cấp mở rộng tuyến QL1A lên 04 làn xe; 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 ATGT thấp theo Chương trình đánh giá ATGT đường bộ Toàn cầu (các đoạn tuyến thuộc Quốc lộ 3, 5, 10, 14, 18, 20, 51); xây dựng các tuyến trục hướng tâm và đường trên cao tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM); 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.

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 minh ở khu vực phía Bắc và phía 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 TNGT trên hệ thống quốc lộ được xóa bỏ và xử lý kịp thời. Công tác thẩm tra ATGT đã từng bước được cải thiện, cơ bản các dự án được thực hiện theo đúng quy định, đặc biệt là thẩm tra ATGT 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.

Tuy nhiên, mạng đường bộ với cấp hạng kỹ thuật 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 ATGT 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 ATGT 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.

Quản lý hành lang an toàn đường bộ còn nhiều bất cập. Trên đường bộ cao tốc vẫn còn tình trạng mở, phá rào cho hoạt động bán hàng, đón trả khách…; 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 đường bộ.

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.

d) Phương tiện và người điều khiển phương tiện

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 trong việc giám sát hành trình lái xe và tốc độ phương tiện.

Đã ban hành quy định đăng ký biển số đối với xe máy điện; ban hành Quy chuẩn quốc gia về ô tô khách thành phố để người khuyết tật tiếp cận sử dụng.

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

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 với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm giai đoạn 2012 – 2019 là 6,8% với mô tô, xe gắn máy và 11,5% với ô tô. Đến năm 2030, mô tô, xe gắn máy vẫn đóng vai trò quan trọng với số lượng dự báo là 87,8 triệu xe.

Việt Nam đã tham gia 04/08 tiêu chuẩn an toàn phương tiện của Liên hiệp quốc, các tiêu chuẩn chưa tham gia, gồm: Tiêu chuẩn chấn động phía trước, Hệ thống cân bằng điện tử, Bảo vệ người đi bộ; Hệ thống phanh chống bó cứng ABS cho xe mô tô, xe gắn máy. Đây là các tiêu chuẩn có tác động lớn bảo đảm phương tiện an toàn khi tham gia giao thông.

Tỷ lệ phương tiện ô tô đăng kiểm không đạt lần đầu còn cao với mức từ 13 ÷ 15%.

Còn nhiều phương tiện xe máy điện đang lưu hành chưa thực hiện đăng ký theo quy định.

Phần lớn phương tiện xe buýt chưa đáp ứng yêu cầu để người khuyết tật tiếp cận sử dụng, TP.HCM có tỷ lệ cao nhất mới chỉ chiếm khoảng 10,1% tổng số phương tiện xe buýt đang lưu hành.

Việc thay thế và loại bỏ xe công nông, xe tự chế 3,4 bánh… còn chưa thực hiện triệt để, đặc biệt tại khu vực Tây Nguyên. Vẫn còn tình trạng phương tiện quá niên hạn sử dụng đang lưu thông.

Phân hạng giấy phép lái xe chưa theo Công ước giao thông đường bộ Viên 1968; chưa thiết lập hệ thống cấp giấy phép lái xe tạm thời và điểm số an toàn nhằm gắn trách nhiệm bảo đảm ATGT của người điều khiển phương tiện; quy định thời gian nâng hạng còn chưa phù hợp; 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.

đ) Tuyên truyền, giáo dục ATGT

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, tôn giáo, các đoàn thể, cơ quan, tổ chức, cá nhân và đặc biệt là các doanh nghiệp tham gia công tác tuyên truyền. Đã đưa việc chấp hành pháp luật về trật tự, ATGT là một tiêu chí đánh giá chất lượng của tổ chức đoàn thể, cán bộ, công chức, viên chức, hội viên và là tiêu chuẩn đánh giá đạo đức cuối năm của học sinh, sinh viên.

“Năm ATGT” và “Tháng ATGT” được duy trì thực hiện tốt.

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. Đã có nhiều chương trình, dự án của các doanh nghiệp, tổ chức quốc tế, tổ chức phi chính phủ thực hiện hỗ trợ

giáo dục ATGT trong nhà trường.

Tuy nhiên, kiến thức, kỹ năng và hành vi của người điều khiển phương tiện còn nhiều hạn chế. Kết quả phỏng vấn 1.545 lái xe mô tô và ô tô trên phạm vi cả nước cho thấy có đến 53,1% lái xe mô tô trả lời sai về biển báo giao thông, 50,5% trả lời sai về kỹ năng tham gia giao thông, 36,1% trả lời sai về quy định tốc độ phương tiện, 29,0% trả lời sai về quy tắc giao thông; đối với lái xe ô tô: 42,6% lái xe trả lời sai về biển báo, 41,6% trả lời sai về quy định tốc độ và khoảng cách an toàn, 26,5% trả lời sai về nghiệp vụ vận tải và 10,4% lái xe trả lời sai về quy tắc giao thông. Đây là những kiến thức, kỹ năng ảnh hưởng trực tiếp đến nguyên nhân TNGT như chạy quá tốc độ cho phép, đi không đúng phần đường, làn đường, chuyển hướng không đúng quy định, tránh vượt sai quy định. Mặt khác, có hai yếu tố ảnh hưởng lớn để người điều khiển phương tiện không cố tình vi phạm là hiểu được hậu quả của TNGT (71,2% ý kiến của lái xe) và xử phạt vi phạm của Cảnh sát giao thông (52,0% ý kiến của lái xe). 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 ATGT" 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 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 ATGT 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.

e) 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 cùng với việc mở rộng ứng dụng hệ thống camera giám sát, xử phạt trên các đoạn tuyến đường bộ trọng yếu và ở các đô thị đã và đang mang lại kết quả tốt. Bước đầu hình thành kết nối giữa quản lý giấy phép lái xe và xử phạt vi phạm.

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 ATGT và ảnh hưởng đến chất lượng KCHT giao thông.

g) Cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT

Đã thực hiện tổ chức hệ thống cấp cứu TNGT 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.

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, 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.

h) Nguồn nhân lực

Trong những năm qua, công tác đào tạo nguồn nhân lực phục vụ công tác bảo đảm ATGT đã được chú trọng, đặc biệt nhiều trường đại học đã mở thêm các chuyên ngành đào tạo chuyên sâu về ATGT. Các hội nghị đào tạo, tập huấn về bảo đảm TTATGT trong các lĩnh vực 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. Tuy nhiên, nguồn nhân lực có chuyên môn sâu vẫn còn hạn chế về số lượng cũng như chất lượng, đặc biệt là nhân lực chất lượng cao đáp ứng đòi hỏi tiếp cận những thành tựu khoa học công nghệ. Do đó, đòi hỏi cần phải tập trung đào tạo nguồn lực cho công tác bảo đảm ATGT trong tình hình mới.

i) Nguồn kinh phí

Nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm ATGT trong những năm qua đã có sự cải thiện. Tuy nhiên, kinh phí chưa đáp ứng đủ nhu cầu (như bảo trì đường bộ mới đáp ứng khoảng 44% nhu cầu), đặc biệt còn khoảng 62% chiều dài mạng quốc lộ đến kỳ sửa chữa nhưng do thiếu kinh phí nên không được thực hiện ảnh hưởng lớn đến mức độ ATGT; thiếu kinh phí đầu tư các công trình và trang thiết bị bảo đảm ATGT, kinh phí thực hiện công tác tuyên truyền, giáo dục... Chính vì vậy, cần có cơ chế, chính sách để đảm bảo nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm ATGT trong giai đoạn tới.

Nhìn chung, sau gần 10 năm triển khai thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 đã đạt được nhiều kết quả tốt, TNGT giảm cả ba tiêu chí, các mục tiêu cụ thể giai đoạn 2012

– 2020 cơ bản đã đạt được, 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 TTATGT 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 KCHT 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 TTATGT 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.

2. Bối cảnh trong nước, quốc tế và yêu cầu đặt ra đối với công tác bảo đảm ATGT Đường bộ tại Việt Nam

a) Bối cảnh quốc tế

Theo Báo cáo Tình trạng TNGT đường bộ toàn cầu năm 2018 của Tổ chức Y tế Thế giới, số người chết do TNGT đường bộ trên toàn thế giới trong năm 2016 là 1,35 triệu người. Tuy nhiên, mặc dù số lượng người chết do TNGT đường bộ có tăng nhưng tỷ lệ số người chết trên 100.000 dân vẫn ở vào khoảng 18 trong vòng 15 năm qua. Điều đó chứng tỏ vấn đề TNGT đường bộ 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 TNGT đường bộ vào năm 2020.

Đại hội đồng Liên Hợp Quốc 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". Trong đó xác định 05 trụ cột bảo đảm ATGT.

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 ATGT đường bộ là đến năm 2020, giảm 50% số thương vong do TNGT 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 ATGT đường bộ và cơ chế cung cấp dịch vụ.

Năm 2018, các nước ASEAN đã thông qua Chiến lược ATGT đường bộ khu vực ASEAN dựa trên 5 trụ cột của Liên hiệp quốc.

Tháng 02 năm 2020, Hội nghị Bộ trưởng toàn cầu về ATGT đường bộ lần thứ 3 được tổ chức tại Stockholm Thụy Điển. Hội nghị đã ra tuyên bố gồm 16 điểm trong đó thiết lập mục tiêu giảm một nửa số ca tử vong và thương tích do TNGT đường bộ vào năm 2030 so với năm 2020. Đồng thời, đã khuyến nghị 09 nhóm giải pháp để thực hiện thập kỷ thứ hai "Thập kỷ hành động về an toàn đường bộ toàn cầu", bao gồm:

(1) Các doanh nghiệp áp dụng hệ thống quản lý an toàn[4] trong toàn bộ các công đoạn của chuỗi cung ứng gồm hệ thống sản xuất, vận chuyển và phân phối sản phẩm.

(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[5] khi mua sắm phương tiện, sử dụng các dịch vụ vận tải, đầu tư xây dựng KCHT đường bộ.

(3) Lập quy hoạch đô thị và GTVT 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 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 đơn vị quản lý, khai thác 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.

(7) Các cơ quan nhà nước và các doanh nghiệp thực hiện chính sách "không

---

[4] *Hệ thống quản lý an toàn ISO 39001*

[5] *Hệ thống An toàn (Safety System) với nguyên tắc 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. Hệ thống giao thông không chấp nhận có người chết và bị thương do lỗi của người tham gia giao thông. Do đó, phải 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. Đây là phương pháp tiếp cận mới được các chuyên gia và tổ chức quốc tế về ATGT khuyến nghị sử dụng.*

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 ATGT 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 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.

b) Bối cảnh trong nước

Dự thảo Chiến lược phát triển kinh tế xã hội nước ta với mục tiêu đến năm 2030 là nước đang phát triển, có công nghiệp hiện đại, thuộc nhóm trên của các nước có thu nhập trung bình cao; đến năm 2045 trở thành nước phát triển, theo định hướng xã hội chủ nghĩa. 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 lệ đô thị hóa đạt trên 50%.

Giai đoạn 2021-2030, hiện đại hóa đất nước gắn với từng bước phát triển kinh tế số, xã hội số, dựa chủ yếu trên nền tảng khoa học và công nghệ. Thúc đẩy chuyển giao, ứng dụng mạnh mẽ thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư vào các lĩnh vực của đời sống xã hội. Xây dựng môi trường văn hóa, đạo đức xã hội lành mạnh, văn minh.

Đối với GTVT, tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống KCHT 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 các tuyến đường bộ cao tốc theo quy hoạch với tổng chiều dài hơn 6.000 km.

c) Những yêu cầu đặt ra đối với công tác bảo đảm TTATGT đường bộ

Từ hiện trạng công tác bảo đảm TTATGT 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 TTATGT 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.

3. Nội dung của Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050

3.1. Quan điểm

1. Bảo đảm TTATGT 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 TTATGT đường bộ phải phù hợp với định hướng phát triển KT - XH, GTVT và các ngành có liên quan;

3. Thực hiện đồng bộ 05 trụ cột trong công tác ATGT 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 KT - XH, 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 TTATGT 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 TTATGT. Chú trọng phát triển toàn diện nguồn nhân lực, đặc biệt nguồn nhân lực chất lượng cao trong công tác nghiên cứu, quản lý TTATGT đường bộ.

3.2. Mục tiêu

1. Mục tiêu tổng quát

Hàng năm giảm 5% ÷ 10% số người chết và bị thương do TNGT 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 ATGT phù hợp, hiệu lực và

hiệu quả; có KCHT và phương tiện giao thông an toàn, hiện đại; kiến thức, kỹ năng, ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT 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 TTATGT.

2. Mục tiêu cụ thể giai đoạn 2021 - 2030

a) Quản lý TTATGT

- Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT, 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 ATGT 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 ATGT.

- Tất cả các trụ cột trong công tác bảo đảm ATGT 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) KCHT và tổ chức giao thông

- Xóa bỏ kịp thời tất cả các điểm đen TNGT 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 ATGT 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 ATGT từ 3 sao trở lên theo tiêu chuẩn của Chương trình đánh giá ATGT 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 ATGT.

- 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 UTGT tại Thủ đô Hà Nội, TP.HCM và các thành phố lớn, không để xảy ra các vụ UTGT 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 TTATGT 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 TNGT

- 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 TNGT 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 TNGT, số người chết và số người bị thương do TNGT đường bộ, hướng đến mục tiêu sẽ không có người chết do TNGT 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 ATGT 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 UTGT ở các đô thị, xây dựng và kết nối các cơ sở dữ liệu phục vụ quản lý ATGT.

- 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 ATGT 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 TNGT 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 ATGT 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 TTATGT được nâng cao tương đương các nước phát triển.

- Các trạm cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT được hiện đại hóa và giảm thời gian tiếp cận nạn nhân.

3.3. Nhiệm vụ

Thực hiện xây dựng và hoàn thiện 5 trụ cột trong công tác bảo đảm ATGT đường bộ, bao gồm:

1. Xây dựng hệ thống quản lý ATGT đường bộ có hiệu lực và hiệu quả. Tập trung hoàn thiện hệ thống pháp luật và chính sách về bảo đảm TTATGT, chống UTGT; nâng cao năng lực của UBATGTQG, các Ban ATGT 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 ATGT; phát triển nguồn nhân lực và nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm TTATGT.

2. Phát triển KCHT 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.

3. 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.

4. 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.

5. Xây dựng hệ thống cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT trong phạm vi cả nước bảo đảm ứng phó kịp thời TNGT. Tập trung bố trí trạm cấp cứu y tế TNGT trên hệ thống đường bộ cao tốc và quốc lộ.

3.4. Giải pháp

1. Nhóm giải pháp về thể chế, chính sách

a) Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT đường bộ, trong đó:

- Sửa đổi và ban hành Luật Giao thông đường bộ; xây dựng và ban hành Luật Bảo đảm TTATGT đường bộ;

- Thường xuyên rà soát, chủ động nghiên cứu, điều chỉnh, xây dựng và ban hành các quy định pháp luật về ứng dụng các thành tựu của cuộc Cách mạng Công

nghiệp lần thứ tư trong công tác bảo đảm TTATGT 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, ITS mới sử dụng trí tuệ nhân tạo, cơ sở dữ liệu lớn .v.v.

- Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ; 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.

b) Kiện toàn và nâng cao năng lực của UBATGTQG và Ban ATGT tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phù hợp với tình hình mới.

c) Nghiên cứu thành lập Hội đồng cố vấn quốc gia về ATGT và nâng cao vai trò của Hội ATGT Việt Nam trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ.

d) Rà soát, kiện toàn tổ chức bộ máy và nâng cao năng lực quản lý nhà nước về an toàn giao thông từ Trung ương đến địa phương.

đ) Hoàn thiện các cơ chế, chính sách về bảo đảm TTATGT đường bộ, trong đó tập trung:

- 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.

- 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.

- Đẩy mạnh công tác nghiên cứu ATGT; 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 TTATGT.

- Nghiên cứu và ban hành các chính sách khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân vào công tác bảo đảm TTATGT.

e) Xây dựng và hoàn thiện cơ sở dữ liệu ATGT

- Ứng dụng những thành tựu khoa học công nghệ mới để xây dựng, kết nối và hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu ATGT; đầu tư nâng cấp trung tâm phân tích cơ sở dữ liệu ATGT.

- Ứng dụng công nghệ hiện đại trong việc thống kê TNGT và xây dựng cơ sở dữ liệu TNGT đường bộ có tích hợp số liệu điều trị của nạn nhân trong bệnh viện; hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu TNGT đường bộ ở cấp bộ, cấp tỉnh và cấp huyện trong phạm vi toàn quốc.

g) Xây dựng chương trình nghiên cứu ATGT đường bộ và sử dụng nguồn kinh phí xử phạt, kinh phí từ Quỹ tài trợ ATGT quốc gia để thực hiện chương trình.

h) Xây dựng hệ thống theo dõi, đánh giá tình hình trật tư, an toàn giao thông cấp quốc gia và cấp tỉnh.

2. Nhóm giải pháp về KCHT và tổ chức giao thông

a) Rà soát, chỉnh sửa, bổ sung tiêu chuẩn thiết kế đường bộ theo hướng tiếp cận mới; xây dựng và ban hành sổ tay kỹ thuật hướng dẫn thiết kế tuyến đường bao dung; xây dựng, ban hành tiêu chuẩn và sổ tay thiết kế đường và làn đường giành riêng cho mô tô, xe gắn máy (hoặc cho xe hai bánh); hoàn thiện các quy chuẩn, tiêu chuẩn liên quan đến bến xe, bãi đỗ xe; hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, định mức quản lý, bảo trì đường bộ.

b) Áp dụng hệ thống đánh giá, xếp hạng ATGT đường bộ theo tiêu chuẩn của Chương trình đánh giá ATGT đường bộ toàn cầu; thực hiện định kỳ việc đánh giá, xếp hạng ATGT hệ thống quốc lộ, đường tỉnh.

c) Thường xuyên rà soát, phát hiện và xử lý kịp thời các điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ.

d) Thực hiện thẩm tra, thẩm định ATGT từ bước lập báo cáo đầu tư cho đến quá trình khai thác.

đ) Ưu tiên xây dựng các tuyến liên kết vùng, các tuyến tránh đô thị, các điểm kết nối GTVT; đẩy mạnh xây dựng các nút giao khác mức và các nút giao hình xuyến; tăng cường đầu tư xây dựng hệ thống trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ.

e) Bảo đảm quỹ đất giành cho giao thông và 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 TP.HCM; 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.

g) Đầu tư xây dựng hệ thống giao thông tiếp cận cho người khuyết tật, người cao tuổi tại các đô thị, các công trình bảo đảm ATGT cho các đối tượng tham gia giao thông dễ bị tổn thương.

h) Xem xét phương án thiết kế phân làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy nếu cần thiết khi xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo các tuyến đường bộ.

i) Cải tạo điều kiện an toàn của KCHT giao thông xung quanh khu vực trường học trên các tuyến đường từ nhà đến trường và từ trường về nhà cho học sinh.

k) Cải tạo điều kiện ATGT tại các giao cắt, các khu thị trấn, thị tứ; tăng cường hệ thống báo hiệu và các công trình bảo đảm ATGT trên các tuyến đường

giao thông địa phương.

l) 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 quy trình bảo trì đường bộ; xây dựng, phát triển và hoàn thiện hệ thống quản lý, bảo trì đường bộ cao tốc.

m) Triển khai việc lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ và chống tái lấn chiếm; nâng cao trách nhiệm của chính quyền, người đứng đầu chính quyền địa phương; đối với đường bộ đi song song với đường sắt quan khu vực dân cư cần phải xây dựng hệ thống đường gom, hạn chế đấu nối và đẩy mạnh việc xóa bỏ các đường ngang trái phép; tăng cường đầu tư xây dựng hệ thống tự động giám sát ATGT tại các giao cắt đường bộ với đường sắt.

n) Đẩy mạnh ứng dụng 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.

o) Tiếp tục triển khai xây dựng ETC đồng bộ tại tất cả các trạm thu phí trên toàn quốc.

p) Nghiên cứu áp dụng hệ thống tốc độ giới hạn thay đổi trên hệ thống đường bộ cao tốc và các tuyến quốc lộ huyết mạch.

q) Xây dựng trung tâm điều hành thông minh tại các tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương có chức năng giám sát, điều hành giao thông 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.

r) Ứng dụng trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn trong tổ chức giao thông nhằm giảm ùn tắc và bảo đảm TTATGT.

s) Tại các thành phố lớn, đẩy mạnh 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.

t) Nghiên cứu thiết lập khu vực tốc độ giới hạn thấp, phù hợp tại khu vực cổng trường, 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.

u) Tăng cường bảo đảm ATGT trong quá trình thi công xây dựng và trước khi đưa các tuyến đường vào khai thác.

3. Nhóm giải pháp về phương tiện và vận tải

a) Xây dựng, ban hành quy định sử dụng ghế ngồi cho trẻ em trong xe ô tô theo chiều cao và độ tuổi.

b) 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.

c) Khuyến khích các nhà sản xuất, các tổ chức và cá nhân sử dụng phương tiện ô tô 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.

d) 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.

đ) 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.

e) 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.

g) 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.

h) Áp dụng tiêu chuẩn quốc gia về hệ thống quản lý ATGT đường bộ trong các cơ quan, tổ chức thực hiện công tác quản lý ATGT và các doanh nghiệp, đặc biệt tại các doanh nghiệp, đơn vị vận tải thương mại.

i) 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.

k) Triển khai ứng dụng toàn diện các hệ thống giám sát hành trình phương tiện, hệ thống camera giám sát hình ảnh trên phương tiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, hệ thống quản lý, điều hành bến xe và hệ thống quản lý, điều hành xe của các doanh nghiệp vận tải bằng xe ô tô.

l) Tăng cường kiểm soát chặt chẽ việc đăng ký biển hiệu, phù hiệu của các phương tiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, trong đó có xe taxi, xe kinh doanh vận tải theo phương thức sử dụng hợp đồng điện tử.

m) 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.

n) Tăng cường quản lý hoạt động đưa đón học sinh, công nhân bằng xe buýt, xe hợp đồng.

4. Nhóm giải pháp về người điều khiển phương tiện

a) 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.

b) 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; ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, cấp giấy phép lái xe.

c) 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.

d) Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ hiện đại trong công tác đào tạo và sát hạch cấp giấy phép lái xe.

5. Nhóm giải pháp về tuyên truyền, giáo dục về ATGT

a) Đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT và văn hóa giao thông; chú trọng tuyên truyền, phổ biến kiến thức và kỹ năng phòng tránh tai nạn và hậu quả của TNGT 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.

b) Đổi mới, nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT với các hình thức như sau:

- Tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ trong công tác tuyên truyền, phổ biến và giáo dục ATGT 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.

- Đưa nội dung phổ biến, giáo dục pháp luật và chấp hành pháp luật về TTATGT 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 TTATGT 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.

- Tiếp tục thực hiện "Năm ATGT", "Tháng ATGT" và đẩy mạnh mô hình tuyên truyền "Tuần ATGT" theo các chuyên đề cụ thể tại các địa phương.

- Tập trung tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT đường bộ vào các dịp ngày Tết, lễ, hội.

- 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.

- Xây dựng và hoàn thiện các cẩm nang, sổ tay ATGT trên đường bộ cao tốc, đường giao thông nông thôn v.v. dưới dạng các ứng dụng trên nên tảng di động thông minh.

- 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.

- Thường xuyên tuyên truyền cho các lái xe trong đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, đặc biệt là lái xe tải và xe khách liên tỉnh; tập huấn kiến thức pháp luật giao thông, kỹ năng và đạo đức nghề nghiệp cho các lái xe và gắn trách nhiệm của người đứng đầu các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trong công tác này.

- Hoàn thiện chương trình, tài liệu giảng dạy và đưa nội dung giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT, 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 ATGT cho học sinh, sinh viên.

- Đưa giáo dục ATGT 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 về ATGT.

c) Tuyên truyền, giáo dục nâng cao ý thức, phẩm chất của lực lượng thực thi pháp luật về TTATGT; của đội ngũ làm công tác đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe; đăng kiểm phương tiện.

6. Nhóm giải pháp về tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm

a) Nâng cao hiệu lực, hiệu quả và trách nhiệm của lực lượng cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông đường bộ và các lực lượng thực thi công vụ khác trong công tác cưỡng chế thi hành pháp luật.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

đ) Đẩy mạnh kiểm soát và tăng cường xử phạt các phương tiện quá khổ, quá tải lưu thông trên hệ thống đường bộ.

e) 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 TTATGT đường bộ.

g) Tiếp tục hiện đại hóa phương tiện, trang thiết bị phục vụ công tác tuần

tra, kiểm soát, xử lý vi phạm của các lực lược thực thi pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường bộ.

h) Đẩy mạnh 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 có kết nối xử lý vi phạm di động, xử lý vi phạm qua hình ảnh và tích hợp với hệ thống quản lý giấy phép lái xe, hệ thống quản lý đăng ký, đăng kiểm phương tiện; tăng cường đầu tư xây dựng hệ thống camera ứng dụng công nghệ tự động nhận diện lỗi vi phạm trên hệ thống đường bộ cao tốc, tại các khu vực đô thị và trên các đoạn tuyến quốc lộ có tình hình TTATGT phức tạp.

i) 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.

7. Nhóm giải pháp về cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT

a) 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 khả năng tiếp cận nạn nhân trong thời gian dưới 30 phút sau khi nhận thông tin yêu cầu cấp cứu.

b) 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.

c) Xây dựng và hoàn thiện mạng lưới các trạm cứu hộ, cứu nạn và các trạm cấp cứu TNGT trên các quốc lộ.

d) Phát triển mô hình đội, nhóm sơ cấp cứu TNGT bằng mô tô, xe máy.

đ) Đẩy mạnh xã hội hóa công tác cứu hộ giao thông.

e) 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.

g) Nghiên cứu nâng mức bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy với bên thứ ba.

8. Nhóm giải pháp về phát triển nguồn lực

a) Đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực cho công tác ATGT, 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 TTATGT đường bộ.

b) 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 thành tựu của cuộc Cách mạng Công nghiệp lần thứ tư trong công tác bảo đảm TTATGT.

9. Nhóm giải pháp về nguồn kinh phí

a) Huy động tối đa mọi nguồn lực, chú trọng nguồn nội lực, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư từ mọi thành phần kinh tế dưới nhiều hình thức đầu tư trong và ngoài nước, bảo đảm đủ nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm TTATGT để thực hiện mục tiêu Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

b) Nghiên cứu xây dựng và phát triển Quỹ tài trợ ATGT 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 ATGT.

c) 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.

3.5. Giải pháp đột phá giai đoạn 2021 - 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 TTATGT, chống UTGT 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 TTATGT 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 ATGT cũng như hỗ trợ công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT (chi tiết các chương trình, dự án ưu tiên thực hiện tại Phụ lục II).

3. Đẩy nhanh tiến độ và nâng cao chất lượng công tác đầu tư xây dựng, nâng cấp hệ thống KCHT giao thông, đặc biệt là hệ thống đường bộ cao tốc, gắn với công tác duy tu, bảo đảm ATGT và khai thác có hiệu quả các công trình hạ tầng hiện hữu; nâng cao hiệu quả công tác bảo vệ hành lang ATGT đường bộ (chi tiết các chương trình, dự án ưu tiên thực hiện tại Phụ lục II).

3.6. 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 UBATGTQG 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 ATGT.

d) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành xây dựng và triển khai thực hiện chương trình tuyên truyền, giáo dục ATGT 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 ATGT; xây dựng hệ thống theo dõi và đánh giá tình hình ATGT 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 ATGT 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 TTATGT 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 GTVT 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 ATGT 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 tại các điểm a, d, đ, e khoản 1; các điểm a, b, c, d, đ, g, h, l, m, n, o, p, r, t, u khoản 2; a, b, c, d, đ, g, h, k, l, m khoản 3; các điểm a, b, c, d khoản 4; các điểm a, b, c khoản 5; các điểm a, c, d, đ, g, h khoản 6; điểm đ khoản 7; các điểm a, b khoản 8; các điểm a, c khoản 9 mục 3.4 và các khoản 1, 2, 3 mục 3.5.

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 TTATGT cho phù hợp với tình hình mới.

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Y tế, Bộ GTVT 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 TNGT 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 tại các điểm a, d, đ, e khoản 1; điểm h khoản 3; các điểm a, b khoản 4; các điểm a, b, c khoản 5; các điểm a, b, c, đ, g, h, i khoản 6; các điểm a, b khoàn 8; các điểm a, c khoản 9 mục 3.4 và các khoản 1, 2 mục 3.5.

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 TNGT 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 TNGT 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 tại các điểm a, d, đ, e khoản 1; điểm m khoản 3; các điểm a, b, c, d, đ, e khoản 7; các điểm a, b khoàn 8 mục 3.4 và khoản 1 mục 3.5.

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 ATGT 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 ATGT 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 tại các điểm a, d, đ khoản 1; điểm m khoản 3; các điểm a, b khoản 5; các điểm a, b khoàn 8; điểm a khoản 9 mục 3.4 và khoản 1 mục 3.5.

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 TTATGT theo các nội dung tại điểm a, b khoản 1 mục III Quyết định này.

b) Chủ trì xây dựng đề án tuyên truyền ATGT 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 tại các điểm a, d, đ khoản 1; điểm m khoản 3; các điểm a, b khoản 5; các điểm a, b khoàn 8; điểm a khoản 9 mục 3.4 và khoản 1 mục 3.5.

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 tại các điểm a, d, đ khoản 1; điểm m khoản 3; các điểm a, b khoản 5; các điểm a, b khoàn 8; điểm a khoản 9 mục 3.4 và khoản 1 mục 3.5.

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 ATGT, 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 tại các điểm a, d, đ khoản 1; điểm m khoản 3; điểm a khoản 5 mục 3.4 và khoản 1, 3 mục 3.5.

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 tại các điểm a, d khoản 1; điểm m khoản 3; điểm a khoản 5 mục 3.4 và khoản 1 mục 3.5.

10. Bộ Tài chính

a) Phối hợp với UBATGTQG và các bộ, ngành liên quan nghiên cứu xây dựng Quỹ tài trợ ATGT 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 tại các điểm a, d, đ khoản 1; điểm m khoản 3; điểm a khoản 5; điểm g khoản 7; các điểm a, b, c khoản

9 mục 3.4 và các khoản 1, 2 mục 3.5.

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 TTATGT và UTGT trong các quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và các quy hoạch chuyên ngành có liên quan đến GTVT 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 tại các điểm a, d khoản 1; điểm m khoản 3; điểm a khoản 5; điểm a khoản 9 mục 3.4 và khoản 1 mục 3.5.

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 tại các điểm a, d khoản 1; điểm m khoản 3; điểm a khoản 5; các điểm a, b khoản 8; điểm a khoản 9 mục 3.4 và khoản 1 mục 3.5.

13. Bộ Khoa học và Công nghệ

a) Phối hợp với Bộ GTVT ban hành hệ thống các tiêu chuẩn, quy chuẩn quốc gia về cơ sở dữ liệu GTVT, 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 GTVT.

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 TTATGT đường bộ.

14. Bộ Quốc phòng

a) Chủ trì thực hiện tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về TTATGT 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 TTATGT và chống UTGT.

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 TTATGT và chống UTGT 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 tại các điểm b, d, đ, e khoản 1; các điểm b, c, d, đ, e, g, h, i, k, l, m, n, o, p, q, r, s, t, u khoản 2; các điểm đ, e, h, i, k, l, m, n khoản 3; các điểm c, d khoản 4; các điểm a, b, c khoản 5; các điểm a, b, c, d, đ, e, g, h, i khoản 6; các điểm a, b, c, d, đ, e khoản 7; các điểm a, b khoàn 8; các điểm a, c khoản 9 mục 3.4 và các khoản 1, 2, 3 mục 3.5.

16. Lộ trình thực hiện theo các giai đoạn chi tiết tại Phụ lục I.

17. Chương trình, dự án ưu tiên đầu tư chi tiết tại Phụ lục II.

18. Trong quá trình thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, UBATGTQG 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.

Bộ GTVT xin gửi kèm theo Tờ trình:

- Dự thảo Đề án;

- Dự thảo Quyết định phê duyệt Đề án;

- Báo cáo giải trình tiếp thu các ý kiến của các Bộ, ngành, địa phương và các cơ quan, đơn vị có liên quan đối với Dự thảo Chiến lược.

Trên đây là nội dung chính của Dự thảo Chiến lược, Bộ GTVT kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Tổng cục, các Cục, các Vụ thuộc Bộ GTVT;
- Lưu: VT, ATGT (5).

BỘ TRƯỞNG

Nguyễn Văn Thể

Phụ lục I

LỘ TRÌNH THỰC HIỆN GIAI ĐOẠN 2021 – 2030

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-BGTVT ngày tháng năm 2020 của Bộ Giao thông vận tải)

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 TTATGT 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 UBATGTQG và Ban ATGT tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương	▬		
5	Nghiên cứu thành lập Hội đồng cố vấn quốc gia về ATGT	▬		
6	Kiện toàn tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về an toàn giao thông từ Trung ương đến địa phương	▬	▬	

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
7	Hoàn thiện cơ chế, chính sách về bảo đảm TTATGT.			
8	Xây dựng và hoàn thiện cơ sở dữ liệu ATGT			
9	Đầu tư nâng cấp trung tâm phân tích cơ sở dữ liệu ATGT			
10	Xây dựng và thực hiện chương trình nghiên cứu ATGT đường bộ			
11	Xây dựng hệ thống theo dõi, đánh giá tình hình ATGT cấp quốc gia và cấp tỉnh			
II	**KCHT 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 ATGT đường bộ			
3	Định kỳ việc đánh giá, xếp hạng ATGT 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 TNGT và thực hiện thẩm tra ATGT			

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
5	Xây dựng các tuyến tránh đô thị; xây dựng hệ thống trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ.			
6	Xây dựng các tuyến đường trên cao, hướng tâm, vành đai tại các thành phố lớn như Thủ đô Hà Nội và TP.HCM			
7	Xây dựng hệ thống giao thông tiếp cận cho người khuyết tật tại các đô thị; các công trình bảo đảm ATGT 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 KCHT giao thông trên các tuyến đường từ nhà đến trường và từ trường về nhà cho học sinh.			
10	Cải tạo điều kiện ATGT tại các giao cắt, các khu thị trấn, thị tứ; tăng cường hệ thống báo hiệu và các công trình ATGT trên các tuyến đường giao thông địa phương			
11	Đổi mới quy trình bảo trì đường bộ			
12	Lập lại trật tự hành lang ATGT 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.			

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
14	Triển khai xây dựng ETC			
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 ATGT 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.			

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
3	Nghiên cứu tham gia đầy đủ các tiêu chuẩn về phương tiện an toàn của Liên hợp quốc			
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 ATGT trong các cơ quan, tổ chức thực hiện công tác quản lý ATGT 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.			

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
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.	▬		
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.	▬		

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
4	Ứng dụng công nghệ hiện đại trong công tác đào tạo và sát hạch cấp giấy phép lái xe			
V	**Tuyên truyền, giáo dục về ATGT đường bộ**			
1	Tuyên truyền, phổ biến và giáo dục ATGT 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 ATGT", "Tháng ATGT" và đẩy mạnh mô hình tuyên truyền "Tuần ATGT" 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 ATGT 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 ATGT cho tất cả các bậc học			
7	Đưa giáo dục ATGT 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 TTATGT	▬	▬	
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 TTATGT 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	▬		
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.	▬		

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
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 TNGT 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 TNGT trên các quốc lộ.			
4	Phát triển mô hình đội, nhóm sơ cấp cứu TNGT 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**			
1	Phát triển nguồn nhân lực bảo đảm TTATGT			

TT	Nội dung	Lộ trình thực hiện		
		2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2050
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 ATGT 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			

Phụ lục II

DANH MỤC CHƯƠNG TRÌNH, DỰ ÁN ĐẦU TƯ GIAI ĐOẠN 2021 - 2025

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-BGTVT ngày tháng năm 2020 của Bộ Giao thông vận tải)

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 ATGT và các ứng dụng trên các thiết bị thông minh tuyên truyền, phổ biến, giáo dục về ATGT	UBATGTQG	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 ATGT cho tất cả các bậc học	Bộ Giáo dục và Đào tạo	Bộ GTVT; Bộ CA	2021 - 2022
3	Kiện toàn UBATGTQG và các Ban ATGT địa phương; Thành lập Hội đồng cố vấn quốc gia về ATGT	UBATGTQG	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 ATGT	Bộ GTVT	Các bộ, ngành và UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2021 - 2022

TT	Chương trình, dự án	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian dự kiến
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
6	Xây dựng và hoàn thiện cơ sở dữ liệu TNGT, 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 ATGT	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 KCHT 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 ATGT đường bộ; thực hiện đánh giá hệ thống quốc lộ	Bộ GTVT	UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW	2021 - 2025

TT	Chương trình, dự án	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian dự kiến
11	Cải tạo điều kiện an toàn của KCHT 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
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

TT	Chương trình, dự án	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian dự kiến
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
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