



## An Toàn Đường Bộ Đô Thị

Mô đun 5b

Giao thông bền vững: Giáo trình dành cho các nhà hoạch định chính sách ở những đô thị đang phát triển

# KHÁI QUÁT VỀ GIÁO TRÌNH

## Giao thông bền vững:

### Giáo trình dành cho các nhà hoạch định chính sách ở những đô thị đang phát triển

#### Giáo trình viết về cái gì?

*Giáo trình* về giao thông đô thị bền vững đề cập và phân tích những mảng đề tài chủ chốt trong việc xây dựng hệ thống chính sách giao thông bền vững nhằm phát triển đô thị. *Giáo trình* bao gồm hơn 30 mô đun, được trình bày ở các trang tiếp theo. *Giáo trình* cũng được bổ sung bởi hệ thống tài liệu đào tạo và các tài liệu liên quan khác (có thể được tìm thấy tại trang web <http://www.sutp.cn>, đối người dùng Trung Quốc).

#### Giáo trình phục vụ nhu cầu của ai?

*Giáo trình* được xuất bản với mục đích giúp đỡ những người làm chính sách và cố vấn của họ trong việc phát triển đô thị. Điều này có thể được thấy rõ qua nội dung giáo trình, chủ yếu bàn luận về cách giải quyết hợp lý đối với hàng loạt các ứng dụng phát triển đô thị khác nhau. Giáo trình cũng rất có ích đối với các tổ chức thiên về học thuật (ví dụ như trường đại học).

#### Sử dụng giáo trình như thế nào?

Có rất nhiều cách sử dụng, nếu in ra, bạn chỉ nên giữ giáo trình tại một nơi duy nhất, các mô đun trong giáo trình này được viết cho các nhà chức trách liên quan tới giao thông đô thị. Giáo trình có thể được chỉnh sửa một cách dễ dàng để phù hợp với các khóa học đào tạo chính quy ngắn hạn hoặc phục vụ mục đích xây dựng nội dung giảng dạy đối với các chương trình đào tạo liên quan tới giao thông đô thị. GIZ có và đang tiếp tục hoàn thiện nội dung đào tạo đối với các mô đun được chọn lọc từ tháng 10 năm 2004, được tìm thấy tại trang web: <http://www.sutp.org> hoặc <http://www.sutp.cn>

#### Các đặc điểm chính của giáo trình?

Đặc điểm chính của *giáo trình* bao gồm:

- Giáo trình đưa ra định hướng về các ứng dụng tốt nhất trong việc lập kế hoạch và xây dựng hệ thống quy chuẩn, giáo trình còn bàn luận về kinh nghiệm phát triển đô thị đã thành công trước đó.
- Những cá nhân tham gia xây dựng giáo trình đều là chuyên gia trong nhiều lĩnh vực
- Giáo trình hấp dẫn, dễ đọc, bản đẹp.
- Giáo trình được viết bằng ngôn ngữ phi kỹ thuật (ở một mức độ nào đó), mọi thuật ngữ đều được giải thích trước khi sử dụng.
- Giáo trình được cập nhật thường xuyên trên mạng.

#### Làm thế nào để có bản sao giáo trình?

Bản điện tử (pdf) của giáo trình có thể được tìm thấy tại trang web <http://www.sutp.org> hoặc <http://www.sutp.cn>. Do giáo trình được cập nhật thường xuyên, bản in bằng Tiếng Anh không sẵn có. Bản gồm 20 mô đun đầu tiên viết bằng tiếng Trung được bán tại Trung Quốc, dưới sự đồng ý của Bộ Thông Tin, đồng thời bản gồm một số mô đun được chọn cũng được bán tại McMillan, Ấn độ và Nam Á. Bất cứ câu hỏi nào liên quan tới việc sử dụng các mô đun xin gửi về địa chỉ [sutp@sutp.org](mailto:sutp@sutp.org) hoặc [transport@giz.de](mailto:transport@giz.de).

#### Nhận xét và phản hồi

Chúng tôi hoan nghênh mọi ý kiến nhận xét hoặc đề xuất của các bạn về bất cứ phần nào của cuốn giáo trình này, bằng cách gửi thư điện tử tới địa chỉ [sutp@sutp.org](mailto:sutp@sutp.org) hoặc [transport@giz.de](mailto:transport@giz.de), hoặc gửi thư tay tới:

Manfred Breithaupt  
GIZ, Division 44  
P.O. Box 5180  
65726 Eschborn, Germany

#### Các giáo trình và mô đun khác

Các mô đun khác, viết về *hiệu quả năng lượng đối với giao thông đô thị* và *sự tích hợp giao thông công cộng* vẫn đang trong quá trình soạn thảo và biên tập.

Ngoài ra chúng tôi đang phát triển nguồn tài liệu bổ sung, ảnh CD-ROM và DVD về giao thông đô thị đều sẵn có (ảnh đã được tải lên trang web <http://www.sutp.org> – mục “Ảnh”). Bạn có thể tìm thấy các đường dẫn liên quan khác, các thư mục tham khảo và hơn 400 bài giới thiệu, tài liệu liên quan tại trang web <http://www.sutp.org> (<https://www.sutp.cn> dành cho người dùng Trung Quốc).

## Các mô đun và những người tham gia đóng góp

- (i) *Tổng quan giáo trình và vấn đề giao thông đô thị (GTZ)*

### **Định hướng thể chế và chính sách**

- 1a. *Vai trò của giao thông trong chính sách phát triển đô thị (Enrique Penalosa)*
- 1b. *Viện nghiên cứu giao thông đô thị (Richard Meakin)*
- 1c. *Khu vực tư nhân tham gia cung cấp cơ sở hạ tầng cho giao thông đô thị (Christopher Zegras, MIT)*
- 1d. *Công cụ kinh tế (Manfred Breithaupt, GTZ)*
- 1e. *Nâng cao hiểu biết cộng đồng về giao thông đô thị bền vững (Karl Fjellstrom, Carlos F.Pardo, GTZ)*
- 1f. *Tài chính giao thông đô thị bền vững (Ko Sakamoto, TRL)*
- 1g. *Vận chuyển hàng hóa trong đô thị ở những thành phố phát triển (Bernhard O. Herzog)*

### **Quy hoạch sử dụng đất và quản lý nhu cầu**

- 2a. *Quy hoạch sử dụng đất và giao thông đô thị (Rudolf Petersen, Wuppertal Institute)*
- 2b. *Quản lý lưu động (Todd Litman, VTPI)*
- 2c. *Quản lý giao thông tĩnh: đóng góp tiến tới thành phố có thể sinh sống được (Tom Rye)*

### **Vận tải, đi bộ và xe đạp**

- 3a. *Lựa chọn phương thức vận tải (Lloyd Wright, ITDP; Karl Fjellstrom, GTZ)*
- 3b. *Vận tải buýt nhanh (Lloyd Wright, ITDP)*
- 3c. *Quy hoạch điều lệ xe buýt (Richard Meakin)*
- 3d. *Hoạt động và mở rộng vai trò của xe thô sơ (Walter Hook, ITDP)*
- 3e. *Phát triển giao thông không có xe ô tô (Lloyd Wright, ITDP)*

### **Phương tiện và nhiên liệu**

- 4a. *Nhiên liệu sạch và công nghệ của phương tiện (Michael Walsh; Reinhard Kolke, Umweltbundesamt – UBA)*
- 4b. *Kiểm tra, bảo trì và mức độ phù hợp của đường (Reinhard Kolke, UBA)*
- 4c. *Xe hai bánh và xe ba bánh (Jitendra Shah, Ngân Hàng Thế Giới; N.V. Iyer, Bajaj Auto)*
- 4d. *Phương tiện sử dụng khí ga tự nhiên (MVV InnoTec)*
- 4e. *Hệ thống giao thông thông minh (Phil Sayeg, TRA; Phil Charles, University of Queensland)*
- 4f. *Lái xe thân thiện với môi trường (VTL; Manfred Breithaupt, Oliver Eberz, GTZ)*

### **Ảnh hưởng tới môi trường và sức khỏe**

- 5a. *Quản lý chất lượng không khí (Dietrich Schwela, World Health Organization)*
- 5b. *An toàn giao thông đô thị (John Fletcher, TRL; Jacqueline Lacroix, DVR; David Silcock, GRSP)*
- 5c. *Tiếng ồn và giảm thiểu tiếng ồn (Civic Exchange Hong Kong; GTZ; UBA)*
- 5d. *CDM trong giao thông (Jürg M. Grütter)*
- 5e. *Giao thông và biến đổi khí hậu (Holger Dalkmann; Charlotte Brannigan, C4S)*
- 5f. *Điều chỉnh giao thông đô thị khi có biến đổi khí hậu (Urda Eichhorst, Wuppertal Institute)*

### **Các giáo trình**

6. *Giáo trình cho nhà hoạch định chính sách (GTZ)*

### **Xã hội và vấn đề giao thông đô thị**

- 7a. *Phối hợp giao thông đô thị: những ưu việt có thể đạt được (Mika Kunieda; Aimée Gauthier)*

## Đôi điều về tác giả

**John Fletcher** hiện đang giữ chức vụ là nhà nghiên cứu an toàn đường bộ cấp cao tại Phòng Nghiên cứu giao thông (TRL), Berkshire, UK.

**Hội đồng an toàn đường bộ Đức (DVR)** được thành lập năm 1969 như một tổ chức phi lợi nhuận. Mục tiêu của tổ chức là ủng hộ các phương pháp làm tăng mức an toàn đối với người tham gia giao thông đường bộ. Mảng đề tài được bàn luận chủ yếu liên quan đến các vấn đề kỹ thuật, giáo dục, pháp luật và thi hành. DVR quản lý các hoạt động khác nhau của các thành viên, phát triển các chương trình và phù hợp hóa với các thách thức từ môi trường bên ngoài và các nghiên cứu mới.

**Hội an toàn đường bộ toàn cầu (GRSP)** là một mạng lưới không chính thức của các tổ chức kinh doanh, xã hội và các ban ngành chính phủ có liên quan. Thành viên của GRSP hoạt động cùng nhau nhằm tăng mức độ an toàn cho hệ thống đường bộ toàn cầu. Liên đoàn Chữ thập đỏ quốc tế và Hội Trăng lưỡi liềm đỏ đặt văn phòng đại diện GRSP có trụ sở chính tại Geneva, Thụy Sĩ. GRSP đặt mục tiêu tìm ra nhiều giải pháp hiệu quả và đổi mới nhằm đáp ứng mục tiêu an toàn đường bộ ở các nước đang phát triển. Thông qua các giải pháp toàn diện về an toàn đường bộ, các thành viên của GRSP hợp tác và phối hợp thực hiện các hoạt động an toàn đường bộ. Các giải pháp này nhằm mục đích nâng cao khả năng của các tổ chức địa phương cũng như của các chuyên gia và công chúng nhằm giải quyết các vấn đề về an toàn.

## Mô đun 5b

# An Toàn Giao Thông Đô Thị

Những khám phá, giải thích và kết luận trong giáo trình này dựa theo thông tin được tập hợp bởi GIZ và các cố vấn, các đối tác và có đóng góp từ các nguồn tin cậy khác. Mặc dù vậy, GIZ không đảm bảo sự chính xác hoặc hoàn thiện tuyệt đối của những thông tin trong giáo trình này, và do vậy sẽ không bị quy kết trách nhiệm cho bất kì sai sót hoặc thiếu sót nào xuất hiện trong quá trình sử dụng tài liệu.

Tác giả: John Fletcher (phiên bản 2010)

Tài liệu này dựa trên phiên bản đã có của tác giả:

Jacqueline Lacroix

(Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.)

David Silcock

(Hội An Toàn Đường Bộ Toàn Cầu – GRSP)

Với sự đóng góp của Peter Koehler

Biên tập: Deutsche Gesellschaft für  
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH  
P. O. Box 5180  
65726 Eschborn, Germany  
<http://www.giz.de>

Ban 44 – Nguồn Nước, Năng Lượng, Giao Thông  
Ban dự án : “Dịch vụ tư vấn chính sách giao thông”

Thay mặt cho:

Bộ Hợp tác kinh tế và Phát triển liên bang (BMZ)

Ban 313 – Nguồn Nước, Năng Lượng, Phát Triển Đô Thị  
P. O. Box 12 03 22  
53045 Bonn, Germany

Friedrich-Ebert-Allee 40  
53113 Bonn, Germany  
<http://www.bmz.de>

Giám đốc: Manfred Breithaupt

Biên tập: Dominik Schmid (phiên bản 2010)

Ảnh bìa : Armin Wagner, Bangkok, 2008

Nền : Klaus Neumann, SDS, G.C.

Eschborn, tháng 1 năm 2011

---

## NỘI DUNG

---

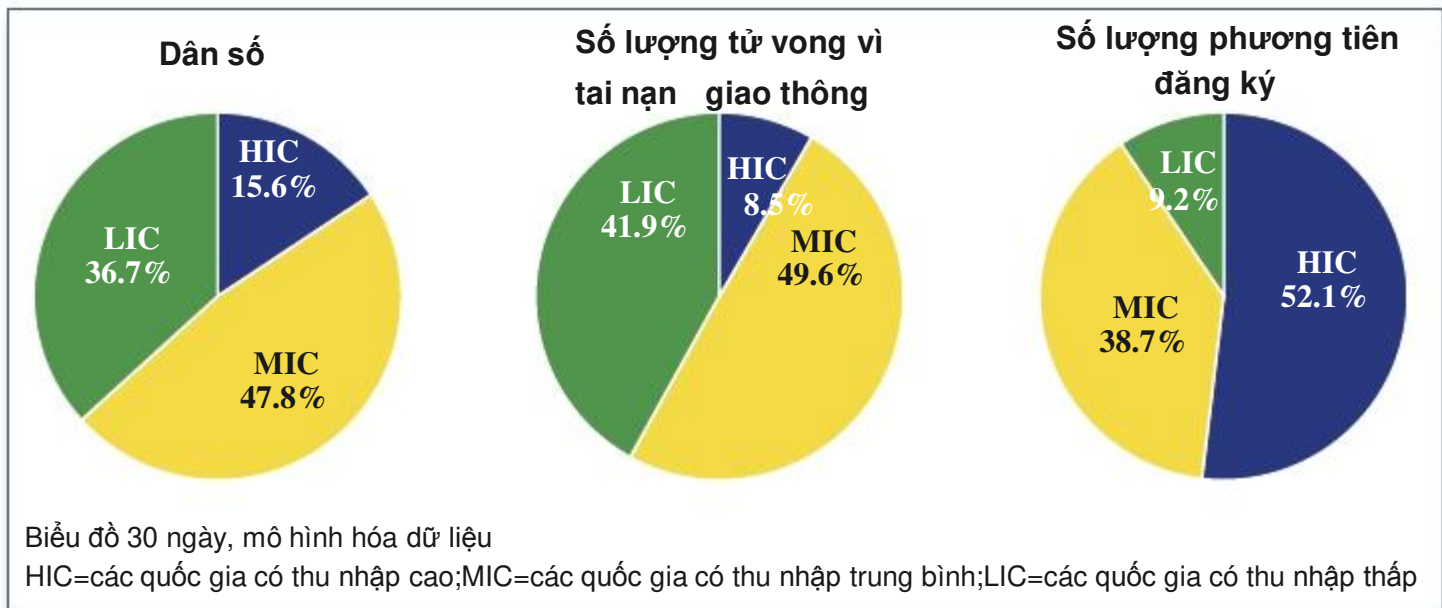
1. Giới thiệu .....	1
2. Tổ chức an toàn đường bộ địa phương .....	6
3. Đánh giá vấn đề .....	10
4. Tạo một môi trường đường bộ an toàn hơn .....	13
5. Nâng cao nhận thức của người dân và giáo dục an toàn đường bộ .....	17
6. Cải thiện hành vi của người tham gia giao thông .....	20
7. Tuyên truyền sử dụng các phương tiện an toàn hơn .....	21
8. Trợ giúp các nạn nhân của tai nạn đường bộ .....	22
9. Khả năng cung ứng tài chính cho các chính sách an toàn đường bộ .....	23
10. Hướng tới chính sách đồng nhất về an toàn đường bộ .....	24
Tài liệu tham khảo .....	26

## 1. Phần mở đầu

Công cuộc đô thị hóa nhanh chóng tại các quốc gia đang phát triển đặt ra rất nhiều thách thức trong việc mở rộng khu đô thị trên toàn hệ thống giao thông, nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại, lưu động của cả cộng đồng và nhằm xây dựng một môi trường bền vững, an toàn, có lợi cho sức khỏe. Ước tính dân số các khu đô thị tại các quốc gia đang phát triển đang ngày càng gia tăng, ở mức 4%/năm và tới năm 2045, hơn một nửa dân số tại các quốc gia nghèo nhất sẽ sống tại thành phố (UNDESA 2010). Để đáp ứng nhu cầu mở rộng, nhiều khu đô thị tìm cách tăng khả năng chứa của hệ thống mạng lưới đường bộ, tuy nhiên thường không đảm bảo được tính an toàn cho người sử dụng.

Hậu quả là rất nhiều người đã tử vong và bị thương một cách không đáng có trong các vụ tai nạn giao thông, tạo ra gánh nặng về sức khỏe, kinh tế, xã hội cho cả cộng đồng.

Năm 2004, khoảng 1.3 triệu người trên thế giới đã thiệt mạng và 24 triệu người bị thương vì tai nạn giao thông, vấn đề này thực sự nghiêm trọng, kêu gọi sự chú ý của các nhà chức trách y tế (WHO 2008). Hơn 90% các vụ tử vong vì tai nạn giao thông xảy ra tại các nước có thu nhập thấp và trung bình, tỉ lệ tử vong lần lượt là 21.5 và 19.5/100.000 dân, gấp đôi các quốc gia có thu nhập cao (theo WHO năm 2009) cho dù các nước đang phát triển chỉ chiếm khoảng 48% số lượng phương tiện giao thông đăng kí trên thế giới (Hình 1).

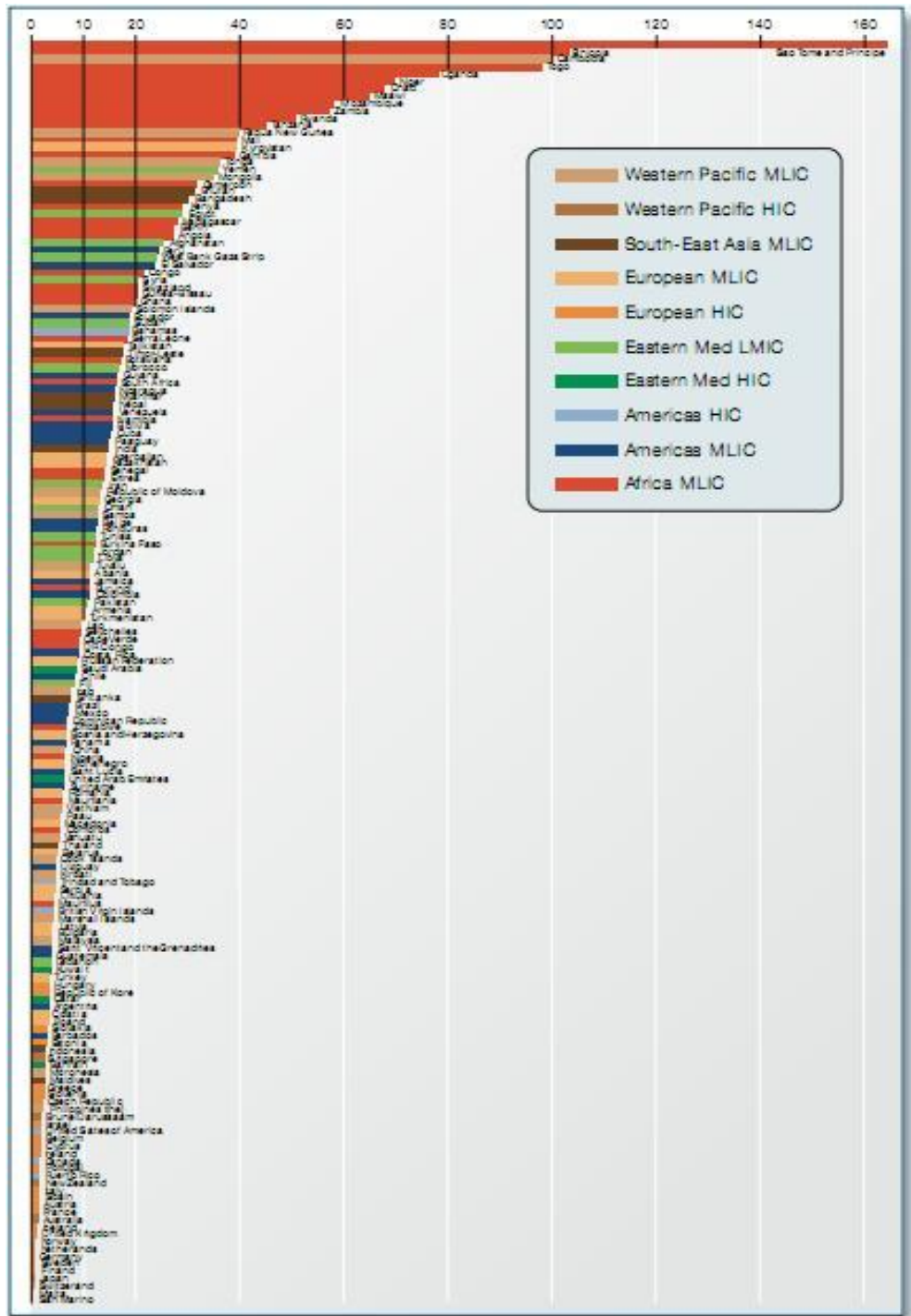


Hình 2 cho thấy tỉ lệ thương vong trên phương tiện giao thông tại các quốc gia thu nhập cao và trung bình còn cao hơn rất nhiều. Bởi tại các nước nghèo, mật độ đường xá tại khu vực đô thị dày đặc hơn nhiều so với khu vực nông thôn, vấn đề xây dựng đường được tập trung đẩy mạnh, hơn là các vấn đề về an toàn đường bộ.

Hình 1: Dân số, số vụ tử vong vì tai nạn giao thông và số lượng phương tiện giao thông đăng kí.  
 Nguồn: WHO 2009

**Hình 2: Số người chết trong các vụ tai nạn giao thông trung bình trên 10000 phương tiện.**

Biểu đồ năm 2007 của WHO 2009





Phần lớn nạn nhân trong các vụ tai nạn giao thông tại các nước phát triển không phải là người sở hữu xe cơ giới mà là người đi bộ, người đi xe đạp, người đi xe máy hoặc người sở hữu các phương tiện xe thô sơ. Do khả năng điều khiển phương tiện còn hạn chế, tiêu chuẩn phương tiện yếu kém cùng với việc chở quá tải hành khách, việc sử dụng các phương tiện giao thông công cộng như xe buýt hay taxi cũng khá nguy hiểm, thường dẫn tới hậu quả là tỉ lệ thương vong trên một vụ tai nạn khá cao. Thông thường người nghèo hay tham gia giao thông bằng cách sử dụng phương tiện giao thông công cộng, đi bộ, đi xe đạp hoặc đi xe máy, họ lại là những người bị ảnh hưởng và tác động nhiều nhất bởi các vụ tai nạn giao thông.

Tỉ lệ tử vong do tai nạn giao thông đứng thứ 9 vào năm 2004 và được dự đoán đứng thứ 15 vào năm 2020 (theo WHO 2008). Tình trạng tai nạn giao thông tăng nhanh làm giảm chất lượng an sinh xã hội (xem Hộp 1). Chi phí cho các vụ tai nạn giao thông trên toàn cầu được ước tính khoảng 518 tỉ đô la. Tai nạn giao thông tiêu tốn khoảng từ 1 tới 2% tổng sản phẩm nội địa tại hầu hết các quốc gia, con số này có thể tăng tới 5% (trường hợp của Việt Nam và Malawi). Thương vong do tai nạn giao thông là nguyên nhân hàng đầu dẫn tới tử vong

của thanh niên trong độ tuổi từ 15 đến 29 và là nguyên nhân thứ hai đối với thiếu niên nhi đồng từ 5 đến 14 tuổi (theo WHO 2010).

*“ Ở các quốc gia đang phát triển, tình trạng an toàn giao thông ngày càng trở nên tồi tệ hơn do đô thị hóa diễn ra nhanh chóng và không có kế hoạch. Cơ sở hạ tầng yếu kém, hệ thống quy phạm pháp luật còn nhiều thiếu sót khiến các vụ tai nạn giao thông tăng lên theo cấp số nhân. Thống kê cho thấy tại Brazil, 30000 người thiệt mạng hàng năm do tai nạn giao thông. Trong đó, 44% là người trong độ tuổi từ 20 đến 39 và 82% là nam.”*

Luis Inácio Lula Da Silva, Tổng Thống Cộng Hòa Liên Bang Brazil  
(trích dẫn WHO 2004)

Trích dẫn này cho thấy tai nạn giao thông ảnh hưởng rất lớn những thành viên trụ cột gia đình. Việc những người trẻ, đang trong độ tuổi lao động bị thiệt mạng hoặc bị thương nghiêm trọng do tai nạn giao thông không chỉ tác động tiêu cực tới nền kinh tế mà còn ảnh hưởng trực tiếp tới gia đình của họ, đồng thời tạo ra gánh nặng cho toàn xã hội.

### Hộp 1: Vai trò của tai nạn giao thông trong việc tăng đói nghèo

TRL cùng với các đối tác trong khu vực đã tiến hành một cuộc điều tra quy mô lớn trên các hộ gia đình để xem xét mức độ nghiêm trọng cũng như hậu quả lâu dài mà tai nạn giao thông gây ra trên hai khu vực tại Bắc Á. Nhóm nghiên cứu mẫu gồm 83199 hộ gia đình ở Bangladesh và 19797 hộ ở Bangalore (Ấn Độ) sống ở cả khu vực nông thôn, thành thị và các khu ổ chuột. Ngoài ra họ còn phỏng vấn trực tiếp 156 hộ gia đình có thành viên thiệt mạng do tai nạn giao thông (thông tin lấy từ báo cáo của cảnh sát địa phương) và 367 hộ gia đình có thành viên bị thương nghiêm trọng từ các vụ tai nạn giao thông (thông tin lấy từ báo cáo của bệnh viện) tại Bangalore (thông tin chi tiết xem tại bản báo cáo đầy đủ). Kết quả như sau:

#### Tác động lên các hộ gia đình

Dù rằng chỉ có duy nhất một thành viên trong gia đình liên quan trực tiếp tới vụ tai nạn, hậu quả mà nó gây ra lại ảnh hưởng tới toàn bộ gia đình của nạn nhân, trung bình khoảng 4 người.

#### Chi phí trực tiếp và gián tiếp

Tai nạn giao thông tạo ra gánh nặng tài chính gấp đôi đối với các hộ nghèo. Cùng một thời điểm, họ phải chịu chi phí thuốc men, nếu không thì là chi phí tang lễ và họ còn mất đi nguồn thu nhập hàng tháng từ chính nạn nhân tai nạn giao thông. Các hộ nghèo ở Bangladesh sinh sống tại thành phố lớn phải trả số tiền

gấp 3 lần thu nhập gia đình trong một tháng để tổ chức tang lễ, rõ ràng tỷ lệ chi phí tổ chức tang lễ trên thu nhập gia đình của các hộ nghèo lớn hơn rất nhiều so với tỷ lệ này của các hộ khá giả.

#### Hậu quả

Khoảng hơn 70% số hộ cho biết thu nhập hàng tháng của gia đình giảm sau khi một thành viên thiệt mạng hoặc bị thương nghiêm trọng do tai nạn giao thông. Thu nhập giảm nghĩa là lượng tiêu thụ thức ăn cũng phải giảm đi. Hơn 70% số hộ gia đình có thành viên bị thiệt mạng cho biết lượng tiêu thụ thức ăn giảm mạnh sau mỗi vụ tử vong vì tai nạn giao thông. Hậu quả đối với các gia đình có nạn nhân bị thương có phần nhẹ hơn, tuy nhiên nhìn chung các hộ nghèo bị ảnh hưởng nặng nề hơn nhiều so với các hộ không nghèo (59% đối với hộ nghèo và 25 % đối với hộ không nghèo). Gánh nặng mà tai nạn tạo ra rất lớn, đẩy nhiều hộ gia đình lâm vào cảnh đói nghèo. Tại Bangalore 71% số hộ nghèo sống ở thành phố và 53% số hộ nghèo sống ở nông thôn cho biết họ không hề nghèo trước vụ tai nạn.

Theo Aeron-Thomas A, G Jacobs, B Sexton, G Gururaj và F Rahman (2004): Ảnh hưởng và tác động của tai nạn giao thông lên người nghèo: Nghiên cứu thực hiện tại Bangladesh và Ấn Độ, TRL, Crowthorne, UK.

<http://www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Final%20Poverty.pdf>

Chi phí từ các vụ tai nạn giao thông tại khu vực thành thị được ước tính cao hơn rất nhiều so với tại khu vực nông thôn. Nguyên nhân chính là do tình trạng tắc nghẽn giao thông xảy ra tại các thành phố lớn, người tham gia giao thông do đó phải hứng chịu tổn thất về mặt thời gian. Một nghiên cứu quốc gia về tai nạn giao thông và thương vong tại Thái Lan đã ước tính chi phí liên quan tới tai nạn giao thông tại Băng Cốc lớn hơn 10 lần so với tại khu vực nông thôn (nghiên cứu của trường Đại học Prince of Songkla, năm 2007).

Các nhà chức trách địa phương có vai trò rất quan trọng trong việc giảm thiểu tai nạn giao thông. Tuy nhiên, cho dù việc cải thiện tình hình là rất cấp bách, chương trình công tác chính trị địa phương lại hiếm khi đặt việc xây dựng chiến lược an toàn giao thông toàn diện làm vấn đề trọng tâm. Quá trình ra quyết định chính trị không hiệu quả, cộng với việc quản lý luồng giao thông yếu kém, kế hoạch giao thông đô thị bị bỏ dỡ cùng với các vấn đề về kinh tế, tài chính là những rào cản cốt lõi dẫn tới sự trì trệ trong việc cải thiện tình hình an toàn giao thông. Tuy nhiên, các nhà chức trách địa phương, cho dù có chịu trách nhiệm trực tiếp hay không về an toàn đường bộ, cũng nên hiểu rằng họ đóng vai trò mấu chốt trong việc giải quyết tình trạng tai nạn giao thông bởi họ là người có thẩm quyền và có mức ảnh hưởng sâu rộng tại địa phương. Chiến lược quản lý an toàn giao thông đô thị nên được triển khai, với trọng tâm làm giảm số lượng và mức độ nghiêm trọng của các vụ tai nạn giao thông trong phạm vi trách nhiệm địa phương, phù hợp với mục tiêu phát triển giao thông khu vực. Chiến lược quản lý an toàn giao thông đô thị được tóm gọn trong Hộp 2.

Các chiến lược được công nhận rộng rãi để cải thiện an toàn giao thông đô thị bao gồm:

- ❑ Điều phối các chính sách an toàn đường bộ sao cho phù hợp với mục tiêu các kế hoạch xung quanh (Mục 2);
- ❑ Đánh giá vấn đề và đặt mục tiêu giảm thiểu tai nạn (Mục 3);
- ❑ Xây dựng môi trường giao thông an toàn hơn (Mục 4);
- ❑ Nâng cao nhận thức cộng đồng và đẩy mạnh giáo dục (Mục 5);
- ❑ Xây dựng bộ luật giao thông mang tính cưỡng chế nhằm thúc đẩy người dân tham gia giao thông an toàn hơn (Mục 6)
- ❑ Khuyến khích sử dụng các phương tiện giao thông an toàn (Mục 7)

- ❑ Thực hiện hỗ trợ các nạn nhân tai nạn giao thông (Mục 8);
  - ❑ Vận động tài chính cho các chính sách an toàn giao thông (Mục 9);
  - ❑ Kết hợp các nhân tố trên tạo thành “chính sách an toàn giao thông toàn diện” (Mục 10)
- Mọi nỗ lực và hoạt động cải thiện tình trạng an toàn giao thông đều phải được giám sát để chắc chắn rằng tiền được sử dụng, đầu tư hợp lý và hiệu quả. Kiểm soát việc thi hành các chính sách, kế hoạch phải tập trung vào việc đạt được mục tiêu đề ra trước đó.

### **Phương pháp tiếp cận hệ thống an toàn.**

Gần đây có một phương pháp giải quyết vấn đề an toàn đường bộ được thực hiện tại nhiều quốc gia phát triển, đó là phương pháp “**hệ thống an toàn**”.

Quy tắc căn bản được chỉ ra rằng con người sẽ luôn luôn mắc lỗi, do đó chủ yếu là phải kiểm soát được các nguyên nhân, yếu tố có khả năng tiềm ẩn gây ra chết chóc và thương vong.

Được hoàn thiện từ các phương pháp đã được áp dụng trong những tình huống thực tiễn trong giao thông đường sắt, đường hàng không, vv, hệ thống an toàn đường bộ chú trọng vào việc kiểm soát các yếu tố dẫn tới tai nạn giao thông.

Phương pháp này cũng nhấn mạnh việc:

- ❑ Cải thiện mạng lưới cơ sở hạ tầng, quy định tốc độ cho phép, phù hợp với mức độ an toàn nhất định đối với từng loại đường;
- ❑ Có biện pháp kinh tế, nâng cao quy mô kế hoạch và đặt mục tiêu tối đa về doanh thu và mức độ ảnh hưởng tới toàn xã hội;
- ❑ Phát triển cấu trúc quản lý toàn diện để vận hành hệ thống giao thông an toàn;
- ❑ Đặt vấn đề an toàn giao thông trong một tổng thể rộng lớn về phát triển kinh tế, môi trường và sức khỏe cộng đồng;
- ❑ Chia sẻ trách nhiệm về an toàn giao thông cho các bên liên quan.

Phương pháp hệ thống an toàn được phát triển từ nhận thức, rằng các chiến lược an toàn giao thông truyền thống được áp dụng tại các quốc gia thu nhập cao dường như không còn mang lại lợi ích an toàn giao thông thêm nữa. Phương pháp này được cho là phù hợp với tất cả các quốc gia, không chỉ riêng đối với các quốc gia có thu nhập cao (OECD/ITF 2008).

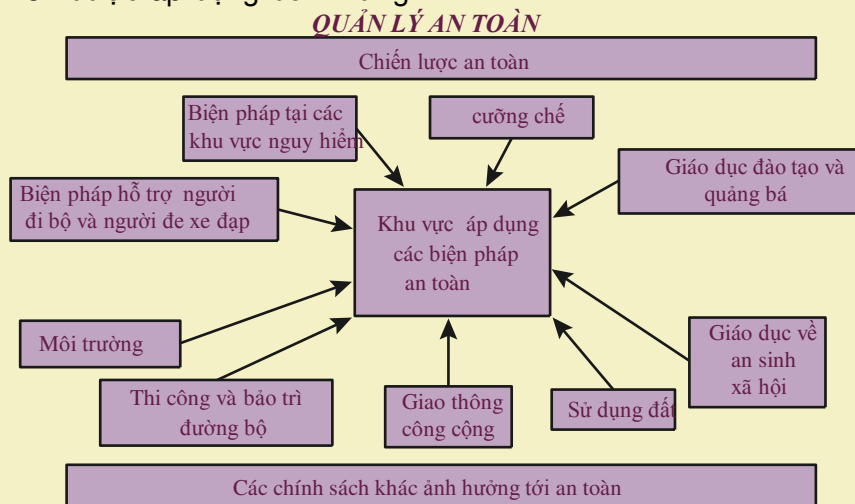
## Hộp 2: Quản lý an toàn đô thị - Urban Safety Management (USM)

USM được chú trọng phát triển và đưa vào sử dụng một cách hiệu quả nhằm nâng cao mức độ an toàn đường bộ tại khu vực thành thị. Biện pháp này đang áp dụng rất thành công tại Anh và Hà Lan và TRL đã xem xét xây dựng một hệ phương pháp mới, cụ thể áp dụng cho các nước có thu nhập thấp và trung bình vào năm 2004.

Phương pháp USM được chứng minh có thể giảm thiểu tai nạn tại thành phố lớn, bằng cách xử lý rủi ro một cách toàn diện. Phương pháp này phù hợp với khu vực thành thị, nơi mà người tham gia giao thông có nhiều lựa chọn cho các tuyến đường. Đối với các thành phố mở và độc lập, phương pháp này có thể được áp dụng cho toàn bộ khu vực. Còn đối với các thành phố lớn hơn thì cần phải chia nhỏ toàn bộ khu đô thị thành các khu nhỏ lẻ. Để áp dụng được phương pháp này đòi hỏi các khu vực phải liên kết chặt chẽ với nhau để thống nhất mô tả sơ lược kế hoạch và quản lý an toàn giao thông trên toàn khu vực.

Phương pháp USM nên được áp dụng bởi những lý do sau:

- ❑ Trong cả một cộng đồng đô thị, rất nhiều mục tiêu được đặt ra liên quan tới vấn đề phát triển các hoạt động địa phương, và đương nhiên để đạt được các mục tiêu đó, chất lượng dòng chảy giao thông phải thực sự tốt. Do vậy, vấn đề giao thông không thể xem như tách biệt với các mục tiêu cộng đồng;
- ❑ Tai nạn thường xuyên xảy ra trong khu vực thành thị, tuy nhiên lại phân bố rải rác. Do vậy sẽ là không hợp lý nếu như chỉ áp dụng các biện pháp đối phó tại một vài làn đường đơn lẻ;
- ❑ Các biện pháp an toàn sẽ hiệu quả hơn nếu nó nằm trong chính sách an toàn giao thông một cách tổng quát. Để đảm bảo tính hiệu quả, các biện pháp này cần được đồng nhất và phối hợp với nhau;
- ❑ An toàn giao thông có thể không phải là vấn đề được ưu tiên hàng đầu đối với các nhà làm luật hoặc công dân địa phương nhưng vấn đề an toàn nên được quan tâm đúng mức ở các loại chính sách khác;
- ❑ Chương trình hệ thống chính sách an toàn giúp quan chức địa phương nhìn được bức tranh tổng thể về các vấn đề còn tồn đọng trước khi đưa ra bất cứ ưu tiên hành động nào.



## Các yếu tố của USM

USM đưa ra những cơ sở của một chiến lược quản lý tốt, chiến lược đó phải:

- ❑ Đưa ra chiến lược an toàn tổng quát cho toàn bộ khu vực đô thị;
- ❑ Phối hợp tốt với các chiến lược đô thị khác (ví dụ như giao thông, kế hoạch sử dụng đất, an toàn trên đường tới trường,...);
- ❑ Xem xét mọi đối tượng tham gia giao thông, đặc biệt là những người dễ gặp nguy hiểm;
- ❑ Tập hợp mọi nỗ lực giảm thiểu tai nạn giao thông thành chiến lược tổng quát;
- ❑ Tận dụng các chính sách chiến lược khác để nâng cao an toàn đô thị (ví dụ cải thiện vấn đề an toàn thông qua đề án cải tạo đô thị);
- ❑ Khuyến khích người lao động hỗ trợ trong việc thực hiện mục tiêu an toàn;

- ❑ Kiểm soát tác động tiêu cực có thể từ các chính sách khác;
- ❑ Khuyến khích người dân và người tham gia giao thông tích cực tham gia;
- ❑ Chuyển đổi chiến lược và mục tiêu thành cơ chế kế hoạch về an toàn địa phương;
- ❑ Theo dõi tiến trình dựa vào mục tiêu về an toàn đã đặt ra.

Được đưa lên từ:

[http://www.transport-links.org/transport\\_links/filearea/documentstore/104\\_USMv2%20full.pdf](http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/documentstore/104_USMv2%20full.pdf)

<http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laguidance/urbansafetymangement.pdf>

<http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200310/dumas.pdf>

## 2. Việc tổ chức an toàn đường bộ địa phương

### Vision zero

Vision zero là một đề xuất do chính phủ Thụy Điển đưa lên. Hệ ý tưởng cốt lõi là sẽ không bao giờ có bất cứ thương vong hoặc tai nạn nghiêm trọng nào xảy ra, trên bất cứ đoạn đường nào nếu giả sử mọi phương tiện, cơ sở hạ tầng và người tham gia giao thông đều đạt chuẩn, và điều này hoàn toàn có thể thực hiện được ngày nay.

Vision zero hoàn thiện phương pháp “Hệ thống an toàn”, mục đích của phương pháp này chủ yếu để đảm bảo rằng lực chuyển đổi qua lại trong va chạm luôn ở mức thấp hơn sức chịu đựng của con người khi xảy ra tai nạn. Do vậy tốc độ của các phương tiện giao thông trên các tuyến đường mà người đi bộ tham gia phải thấp hơn tốc độ có thể gây ra thương vong nghiêm trọng cho các phương tiện khác trong trường hợp xảy ra va chạm. Tương tự, các đoạn đường cao tốc nên được phân luồng để đảm bảo năng lượng tổng hợp của các dòng xe cộ ngược chiều nhau không thể trực tiếp gặp nhau trong va chạm.

Kinh nghiệm từ các quốc gia khác cho thấy rất khó để quản lý cùng lúc cả hai mặt vấn đề an toàn giao thông một cách hiệu quả. Đầu tiên, vấn đề an toàn đường bộ liên quan đến rất nhiều các tổ chức khác, chịu trách nhiệm về các vấn đề an toàn liên quan. Các cơ quan địa phương chịu trách nhiệm quản lý, bảo trì, xây dựng các công trình giao thông; các cảnh sát, ban quản trị trường học, các nhóm luật sư dân sự cấp địa phương, nhà cung cấp dịch vụ chăm sóc sức khỏe, dịch vụ y tế, và cuối cùng công dân địa phương, là những thành phần vô cùng quan trọng trong việc cải thiện tình trạng an toàn đường bộ. Do vậy, tất cả những người tham gia giao thông, dù sử dụng phương tiện gì, dung tích bao nhiêu đều liên quan đến vấn đề an toàn.

Thứ hai, các tổ chức liên quan lại thường không đặt vấn đề an toàn giao thông là mục tiêu được ưu tiên hàng đầu. Do vậy, các hoạt động đảm bảo an toàn giao thông không được chú trọng đúng mức. Để cải thiện tình hình này, các nhà chức trách địa phương nên tối đa hóa mức ảnh hưởng của họ trong cộng đồng để đẩy mạnh hơn nữa vấn đề an toàn đường bộ, đảm bảo chắc chắn có sự phối hợp giữa các tổ chức, cơ quan ban ngành liên quan. Nếu cả cộng đồng cùng chung tay, chắc chắn vấn đề an toàn đường bộ sẽ có những chuyển biến tích cực.

### Quy hoạch và môi trường

Ảnh hưởng môi trường từ việc sử dụng nhiên liệu đốt cho phương tiện giao thông đang rất được quan tâm gần đây. Ô nhiễm gây ảnh hưởng nghiêm trọng tới sức khỏe cộng đồng, và về lâu dài tác động làm tăng hiệu ứng nhà kính gây ra biến đổi khí hậu. Sử dụng xe máy, ô tô làm phương tiện giao thông cũng tác động rất lớn tới sức khỏe ở mặt nó làm tăng khả năng béo phì ở người điều khiển.

Vì các lý do trên, Quy hoạch giao thông trong tương lai cần tập trung cố gắng giảm thiểu hoặc kiểm soát tình trạng một người/ô tô. Các biện pháp khác nhau đang được tăng cường để khuyến khích người dân đi bộ hoặc đi xe đạp đối với các đoạn đường ngắn, hoặc lý tưởng nhất là sử dụng phương tiện giao thông công cộng đối với các chuyến đi dài. Các biện pháp an toàn đường bộ ở đây có vai trò rất quan trọng bởi nó có khả năng ảnh hưởng tới người tham gia giao thông, đặc biệt là những người dễ gặp nguy hiểm khi tham gia giao thông. Do vậy trong hệ thống an toàn đường bộ cho người sử dụng cần có kế hoạch xây dựng đường đi dạo, các ngã tư đường cho người đi bộ, có làn đường riêng cho các phương tiện hai bánh, tách khỏi dòng phương tiện có tốc độ lớn hơn. Kế hoạch giao thông nhằm giảm bớt việc sử dụng ô tô,

khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông công cộng còn có thể cải thiện mức độ an toàn hiệu quả hơn bằng cách giảm số người tham gia các chuyến đi không an toàn. Đây là điều kiện để duy trì mức độ an toàn đối với các biện pháp áp dụng.

Tương tự, một kế hoạch hiệu quả về việc chia tuyến đường, nối các địa điểm trường học, cơ quan công sở và trung tâm mua sắm với nhau cũng rất quan trọng trong việc làm giảm nhu cầu đi lại của người dân.

Hai biện pháp khác nhau đã được áp dụng để tổ chức an toàn đường bộ ở cấp độ quốc gia. Biện pháp thứ nhất được thực hiện bởi “Hội đồng An toàn giao thông Quốc gia”, biện pháp thứ hai được thực hiện bởi cơ quan chủ đạo, từ rất nhiều các cơ quan liên quan khác. Mục đích của cả hai biện pháp này đều là phân bổ lại trách nhiệm ở mức quốc gia, khu vực và địa phương. Giả sử rằng vấn đề an toàn đường bộ và vấn đề phối hợp ở nhiều cấp độ, nhiều mặt khác nhau là rất quan trọng (Theo GRSP 2001, Quản lý an toàn đường xa, Thông tin ghi chú 1)

### Hộp 3: Xem xét mức độ tiềm năng

Gần đây Ngân hàng thế giới đã đề nghị các quốc gia thực hiện việc xem xét mức độ tiềm năng của việc quản lý an toàn đường bộ, cần lập ra danh sách rõ ràng về mục tiêu, hành động trước khi quyết định đầu tư và các chương trình an toàn giao thông.

Báo cáo thế giới (2004) đã nhấn mạnh vấn đề quản lý an toàn cần được đặt ở mức toàn cầu, khu vực và quốc gia, cần xác định khả năng của các cấp để kiểm soát được kết quả hành động. Cụ thể là nhấn mạnh tầm quan trọng của việc giải quyết vấn đề có hệ thống, mang tính bền vững lâu dài nhằm kiểm soát kết quả hành động ở mức quốc gia, nhấn mạnh vai trò chủ chốt của các cơ quan đầu não trong quá trình thực hiện.

Bản hướng dẫn thực hiện này tập trung vào việc củng cố hệ thống quản lý an toàn đường bộ và nhấn mạnh trách nhiệm của cơ quan đầu não trong việc đảm bảo tính hiệu quả hoạt động của các tổ chức, cơ quan ban ngành liên quan.

Nguồn: [http://siteresources.worldbank.org/EXT-TRANSPORT/Resources/traffic\\_injury\\_prevention.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXT-TRANSPORT/Resources/traffic_injury_prevention.pdf)



**Hình 3**  
*Cảnh một con phố tắc nghẽn ở Bhubaneswar, Ấn Độ, với rất nhiều người điều khiển phương tiện tham gia giao thông khác nhau.*

hình ảnh cung cấp bởi Jeroen Buis, 2007

Hiệp hội vận tải đường cao tốc Quốc gia Mỹ đã phát triển đề án về “Kế hoạch xây dựng cộng đồng an toàn”, tất cả các thành viên cùng tham gia phát triển các giải pháp, chia sẻ kinh nghiệm thành công, ước tính rủi ro, xây dựng cấu trúc cộng đồng và quy trình tiếp tục cải tiến cuộc sống xã hội qua việc giảm thiểu chi phí và thương vong không đáng có (<http://www.nhtsa.gov/Driving+Safety/Safe+Communities/Welcome+to+Safe+Communities>).

Tùy thuộc vào phạm vi và mức độ nghiêm trọng của vấn đề an toàn đường bộ mà các nhóm, đơn vị an toàn và tổ chức cần được thành lập để trao đổi thông tin, đề ra kế hoạch chiến lược hay chương trình về an toàn giao thông đô thị và tiến hành thực hiện các biện pháp cần thiết.

Quan chức chính phủ và các cơ quan địa phương cần liên kết chặt chẽ với nhau trong việc quản lý giao thông, việc xây dựng và bảo trì hệ thống đường bộ cần được đem ra bàn luận chung để trao đổi thông tin, về cấu trúc các đoạn đường hay xảy ra tai nạn. Các đơn vị an toàn đường cần được thành lập, chẳng hạn như ở Fiji, chính phủ đã rất thành công trong việc phát hiện ra các điểm đen giao thông, các nơi đường giao nhau nguy hiểm và đã xây dựng kế hoạch xử lý tốt.

Các chính trị gia địa phương cũng đóng vai trò quan trọng trong quá trình ra quyết định liên quan tới chiến lược an toàn đường bộ và thi hành hoặc bỏ vốn thực thi các biện pháp an toàn. Chức trách địa phương, do đó cần thường xuyên đối thoại với họ để nâng cao nhận thức của họ về vấn đề an toàn giao thông.

Việc hợp tác giữa bộ phận công chức nhà nước và các bộ phận không thuộc nhà nước đã diễn ra rất sôi nổi, đặc biệt là trong lĩnh vực thông tin quần chúng, giáo dục và nâng cao nhận thức người dân. Các tổ chức tình nguyện về an toàn đường bộ đã hỗ trợ rất tốt các chiến dịch, chương trình giáo dục, đặc biệt là trong phạm vi địa phương. Dự án thí điểm khu vực Nhà nước, tập trung nâng cao mức độ an toàn cho trẻ ở Warsaw và Bucharest, được hỗ trợ bởi Hiệp hội An toàn giao thông Toàn cầu là ví dụ tiêu biểu của việc chia sẻ trách nhiệm đảm bảo an toàn đường bộ trong cộng đồng.

Cùng với chính phủ, doanh nghiệp, đại diện công dân xã hội cũng ngày càng nhận thức rõ vai trò quan trọng của mình trong việc truyền tải thông điệp về an toàn đường bộ tới cộng đồng. Đại diện

công dân xã hội bao gồm những người liên quan trực tiếp tới các vụ tai nạn giao thông hoặc gia đình của họ (ví dụ hội chữ thập đỏ, lưỡi liềm..) hoặc là những người đại diện cho các cá nhân tham gia giao thông (ví dụ câu lạc bộ ô tô, nhóm điều khiển xe gắn máy, hiệp hội người đi bộ, đi xe đạp, nhóm đại diện cho người già, người khiếm thị). Các tổ chức này thường có phạm vi ảnh hưởng rất lớn, nhờ các thành viên, họ có thể truyền tải thông tin về an toàn đường bộ tới toàn xã hội rất hiệu quả thông qua các hoạt động thông tin của họ.

Kế hoạch an toàn đường bộ, cho phép toàn bộ các bên liên quan tham gia nên được soạn thảo kỹ lưỡng, bắt đầu từ việc phát hiện ra các khu vực cần cải tạo (UNESCAP. 2001).

#### Hộp 4: Việc báo cáo thiếu chính xác trên toàn cầu

##### Bản báo cáo tình trạng an toàn đường bộ toàn cầu, thời điểm bắt đầu hành động. WHO 2009

WHO đã tiến hành khảo sát để thu thập thông tin về số nạn nhân tử vong và bị thương do tai nạn giao thông, cũng như tình trạng luật giao thông và mức độ cưỡng chế của chúng. Kết quả chỉ ra rằng khả năng kiểm soát các vụ tử vong do tai nạn còn kém, đặc biệt nhưng không phải duy nhất các nước có thu nhập thấp và trung bình.

*“Báo cáo chỉ ra rằng chất lượng và số liệu thống kê mà các quốc gia thu thập được khác xa so với số liệu của báo cáo. Thông tin chính xác và tin cậy về số lượng tử vong và thương vong nghiêm trọng rất cần thiết đối với các quốc gia, nhằm đánh giá phạm vi vấn đề an toàn đường bộ, đưa ra các biện pháp hành động, kiểm soát và đánh giá mức độ hiệu quả của các biện pháp can thiệp. Việc báo cáo thông tin về tai nạn giao thông nghiêm trọng thiếu chính xác là một vấn đề nhức nhối đối với nhiều quốc gia, thông tin về các vụ không nghiêm trọng thì còn thiếu chính xác hơn nữa.”*

Quá trình này yêu cầu thực hiện mô hình hóa, đếm số lượng dân cư, số phương tiện giao thông và các nhân tố khác để ước lượng số vụ tai nạn giao thông, với sự khác biệt khá lớn giữa con số thống kê và con số thực tế.

*“Tổng số người chết báo cáo trong bản điều tra là xấp xỉ 660.000 (trong vòng 30 ngày), cho thấy sự thiếu chính xác của thông tin. Khi thực hiện mô hình hóa, con số này trong 30 ngày, nghiên cứu trên 178 quốc gia là 1.23 triệu người”*



**Hình 4**  
*Người già nằm trong nhóm dễ gặp nguy hiểm nhất khi tham gia giao thông.*

Hình ảnh cung cấp bởi Claudio Varano, Lima, Peru, 2005

Cần đặt ra mục tiêu chung, có sự đồng thuận của các bên liên quan. Quá nhiều mục tiêu hoặc mục tiêu quá cao, không thực tế sẽ làm nhụt chí những người tham gia, tuy nhiên các mục tiêu đặt ra phải mang tính thúc đẩy mạnh mẽ. Tiếp cận vấn đề lớn từng bước một là một giải pháp tốt.

Việc xây dựng các kế hoạch tập trung vào nhóm người dễ gặp nguy hiểm khi tham gia giao thông là rất quan trọng, ví dụ như người già, trẻ em, người nghèo, người sử dụng các phương tiện giao thông ngoài xe gắn máy. Nhìn chung, kế hoạch đặt ra cần đơn giản và dễ hiểu.

#### **Hộp 5: Thương vong do tai nạn giao thông tăng ở các nước nghèo**

Tai nạn giao thông là nguyên nhân chính dẫn đến tử vong và thương tật trên thế giới. Dù rằng vấn đề này đang có chiều hướng giảm ở các quốc gia phát triển, ở các quốc gia đang phát triển thương vong do tai nạn giao thông vẫn gia tăng khá nhanh.

Bản báo cáo của Tổ chức y tế thế giới đã chỉ ra mối tương quan chặt chẽ giữa tốc độ phát triển kinh tế và sức khỏe cộng đồng. Một ủy ban dưới sự chủ trì của nhà kinh tế học Jeffrey Sachs cho biết nếu tuổi thọ trung bình tăng 10%, tốc độ tăng trưởng sẽ tăng khoảng từ 0.3 đến 0.4%.

Tai nạn giao thông trở thành nguyên nhân hàng đầu dẫn tới cái chết ở rất nhiều khu vực trên thế giới, theo báo cáo the Mobility 2001, Dự án về tính lưu động bền vững. Đến cuối những năm 90, mỗi năm có khoảng 80.000 đến 90.000 người chết vì tai nạn giao thông tại Tây Âu và Bắc Mỹ. Tại một số quốc gia, tai nạn giao thông là nguyên nhân chủ yếu dẫn tới cái chết của người trong độ tuổi từ 15 đến 30.

Những con số thống kê này vẫn còn khá thấp khi đem so sánh với số liệu về thương vong tại các nước đang phát triển. Một vài ví dụ: Thành phố Bangalore có khoảng 16.1 trường hợp tử vong do tai nạn giao thông trên 100.000 người vào năm 1995, con số này ở Brazil là 18.3/100.000 và ở Johannesburg là 33.3/100.000. Trong khi đó, các

nước G7 chỉ có 1.6 trường hợp tử vong/100.000 người vào năm 1996.

Xu hướng rõ ràng là sẽ khác xa nhau giữa các khu vực trên thế giới. Trong suốt thập kỷ trước, các trường hợp tử vong do tai nạn giao thông đã giảm rất đáng kể tại các quốc gia công nghiệp hóa, xuống 25% tại Tây Âu và 30% tại Mỹ. Phương tiện giao thông an toàn hơn, hệ thống đường cao tốc được thiết kế tốt hơn và đặc biệt việc chăm sóc khẩn sau tai nạn được chú trọng cải thiện hơn.

Ngược lại, đối với các nước đang phát triển, tình trạng thực sự rất rất tồi tệ, có thể nói là “cực kỳ nguy hiểm” và “không thể chấp nhận được”. Các quốc gia có thu nhập thấp có số tai nạn thảm khốc trên một phương tiện giao thông cao gấp 80 lần của các quốc gia có thu nhập cao (mặc dù tỉ lệ về số tai nạn trên đầu người thì không nghiêm trọng bằng). Người đi bộ và đi xe đạp thường là nạn nhân của các vụ tai nạn giao thông – và cả người nghèo cũng vậy. Nguyên nhân chủ yếu được đánh giá không phải là do số lượng phương tiện giao thông mà là do thiếu sự can thiệp của các cấp các ngành để cải thiện kĩ thuật và cơ sở vật chất giao thông. Nguyên nhân đằng sau những con số kinh hoàng kia chính là do việc đào tạo lái xe, giáo dục cộng đồng còn yếu và việc cưỡng chế pháp luật còn chưa đầy đủ.

### 3. Đánh giá vấn đề

Đánh giá vấn đề an toàn giao thông ở mức cục bộ đòi hỏi sự hiểu biết toàn diện về những số liệu, sự phân bố và đặc điểm của các vụ tai nạn, tổn thất về mặt thể chất cũng như điều kiện xã hội và từ đó triển khai các giải pháp. Số liệu về tai nạn và tổn thất thường được thu thập bởi cảnh sát nhưng có một vấn đề được thừa nhận là việc số liệu báo cáo liên quan tới tai nạn giao thông thường thấp hơn con số thật. Vấn đề này nghiêm trọng hơn ở các nước đang phát triển, vì vậy số liệu thật thường lớn hơn rất nhiều so với số liệu thống kê của cảnh sát (xem Hộp 4). Thu thập toàn diện số liệu về tổn thất giao thông từ nhiều nguồn khác nhau thường hữu ích hơn, đặc biệt thu thập từ ngành y tế, để bổ sung vào số liệu của cảnh sát. Tuy nhiên, số liệu thu thập từ cảnh sát thường là nguồn duy nhất mà từ đó thông tin chi tiết về mỗi vụ tai nạn có thể được sử dụng, và những số liệu này rất quan trọng bởi nó cho phép phân tích chi tiết các vấn đề tại những địa điểm cụ thể, nhằm mục đích xây dựng và thực hiện các biện pháp cần thiết. Biểu mẫu báo cáo của cảnh sát cho phép thu thập các số liệu liên quan đến:

- Địa điểm của mỗi vụ tai nạn (cụ thể toàn bộ trên bản đồ, bao gồm cả tên đường, cấp đường);
- Thời gian – thời gian nào trong ngày, ngày nào trong tuần, tháng, năm;
- Chi tiết về các đối tượng liên quan, về tổn thất thương vong, về phương tiện giao thông, bao gồm cả tuổi tác, giới tính người điều khiển, loại phương tiện (bao gồm cả người đi bộ và động vật nếu có);
- Hậu quả của vụ tai nạn ví dụ như độ nghiêm trọng của thương vong và thiệt hại về vật chất;

- Điều kiện đường phố - ví dụ như nút giao thông, tín hiệu, biển báo, các chướng ngại vật ven đường;
- Những nhân tố môi trường như là điều kiện chiếu sáng và thời tiết;
- Mô tả bao gồm sơ đồ xảy ra vụ va chạm;
- Những nhân tố khác như sử dụng đồ uống có cồn, vi phạm luật giao thông, việc thắt dây an toàn và đội mũ bảo hiểm.

Hệ thống phân tích nên cho phép điều tra viên xác định thông tin số liệu, ví dụ như sử dụng đồ uống có cồn hay vượt quá tốc độ, để từ đó đưa ra những các cách xử lý thích hợp, phải thực hiện chiến lược nào đó hoặc phải nâng cao giáo dục người dân chẳng hạn. Sơ đồ về vị trí va chạm đã được chứng minh là một công cụ hữu hiệu. Sơ đồ được tạo bởi phần mềm máy tính và bản đồ, những ứng dụng hiện tại đang được áp dụng rộng rãi, thậm chí tại các quốc gia có thu nhập thấp và trung bình (LMICs), ví dụ thông qua ứng dụng Google Maps. Những sơ đồ này cho phép nhận dạng các “điểm đen”, các đoạn hoặc các phần của đường có nhiều vụ tai nạn xảy ra. Chất lượng của việc lấy sơ đồ có thể được nâng cao bằng cách thực hiện các biện pháp kỹ thuật, lấy dữ liệu từ máy tính. Các phần mềm mới nhất cho phép điều tra viên thực hiện phân tích số liệu một cách sâu hơn (xem Hình 5,6).

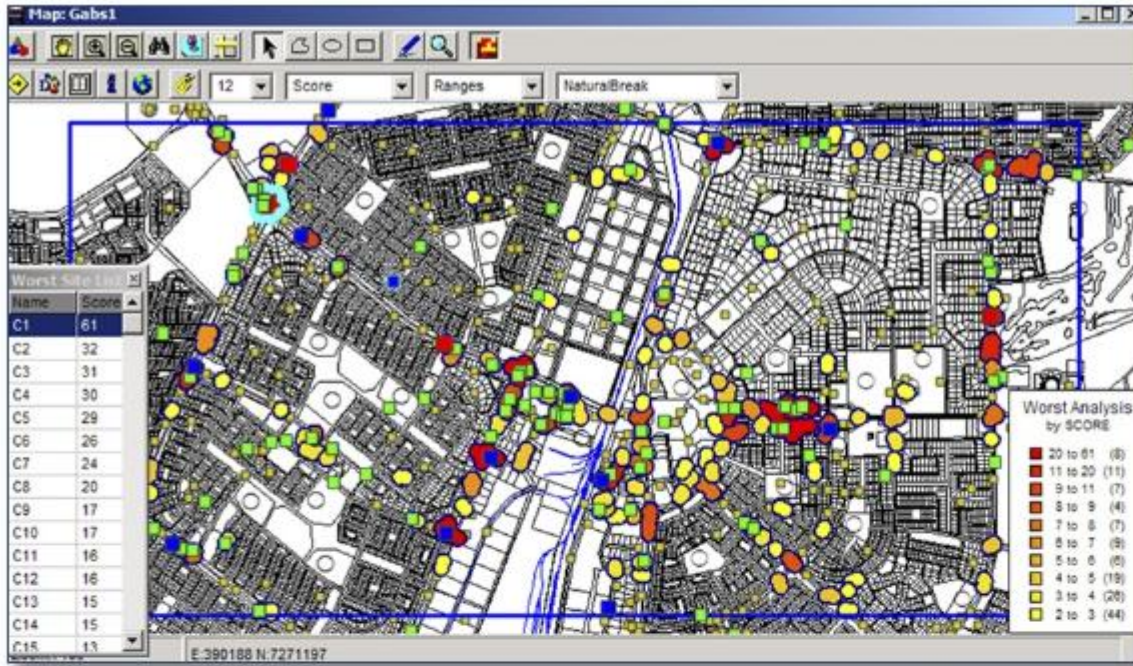


**Hình 5**  
*Các vị trí xảy ra tai nạn trong đô thị tại khu vực trung tâm Gaborone, Botswana.*

Cảnh sát giao thông Botswana /

TRL 2009, MAAP



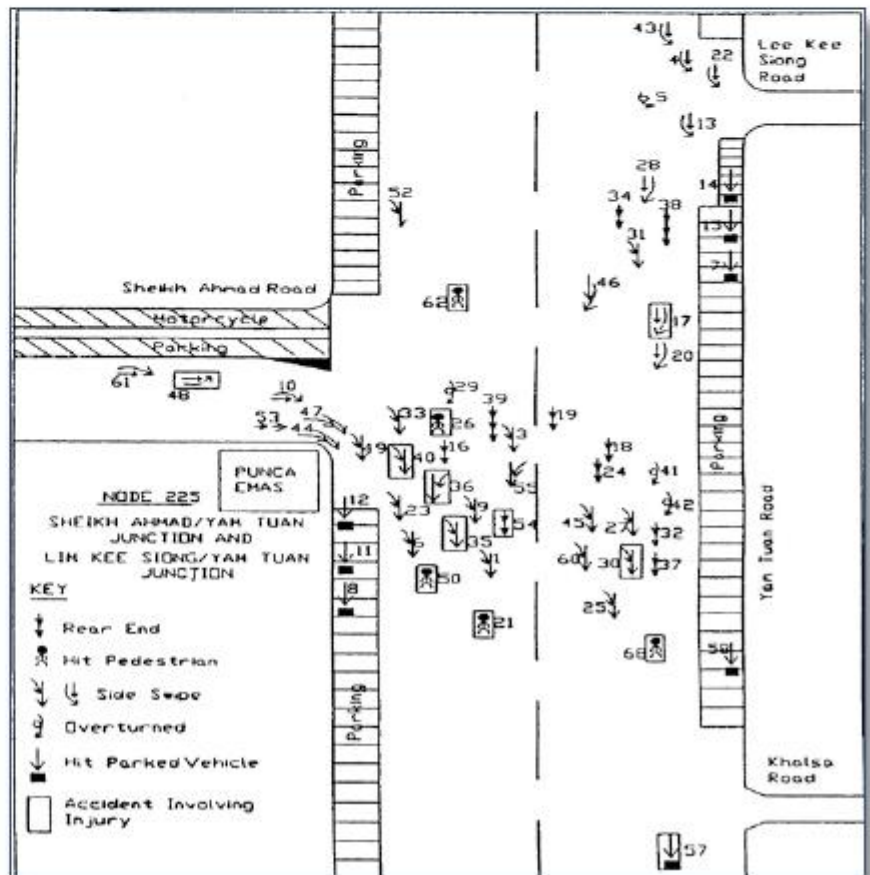


**Hình 6**  
phân tích các tổ hợp hay xảy ra tai nạn tại khu vực trung tâm Gaborone, Botswana.

Cảnh sát giao thông Botswana  
TRL 2009, MAAP

Một công cụ hữu dụng nữa là sử dụng biểu đồ va chạm (Hình 7), đặc biệt đối với những vị trí nguy hiểm nơi mà rất nhiều vụ tai nạn đã được nghiên cứu trước đó. Những dữ liệu này cung cấp thông tin về các hành động chuyển hướng sang trái/phải hoặc tác động do sự có mặt của người đi bộ. Một số đặc điểm nổi bật trong biểu đồ tại một khu vực nhất định nào đó sẽ giúp xác định ra vấn đề mấu chốt, từ đó giúp xây dựng biện pháp khắc phục. Số liệu được bổ sung, có thể thêm các thông tin về dân số và giao thông để có được phân tích toàn diện hơn về tỉ lệ va chạm ước tính hoặc tỷ lệ cao bất thường của một loại va chạm nào đó.

Bằng cách lập ra một nhóm làm việc hoặc một hội đồng (xem ghi chú ở ngoài lề), và bầu ra đại diện của tất cả các cơ quan có thẩm quyền liên quan tới an toàn đường bộ như cảnh sát, cán bộ quản lý giao thông và các chuyên gia đường bộ, quá trình trao đổi thông tin và việc đảm bảo tính chi tiết của kế hoạch ngắn hạn trung hạn và dài hạn đã được đề xuất có thể được hoàn thành một cách toàn diện. Những cá nhân bổ sung như quan chức trong ngành giáo dục cùng các nhóm như nhóm người đi xe đạp hay nhóm thương nhân có thể trở thành những người tư vấn trong hội đồng để đảm bảo đạt được một hiểu biết toàn diện hơn về những tình huống nguy hiểm mà đối với mỗi đoạn đường khác nhau, người sử dụng lại phải đối mặt với những tình huống nguy hiểm khác nhau.



**Hình 7**  
Sơ đồ va chạm tại Malaysia.

TRL/JKR 1995

### Hộp 6: Số người chết mỗi giờ: 2.4

Tính nghiêm trọng của các vấn đề an toàn giao thông ở những nước đang phát triển được thể hiện rõ qua bài báo dưới đây. Rất nhiều khía cạnh được đề cập đến trong bài báo (Ví dụ: sự hợp tác giữa các cơ quan) sẽ được bàn luận sâu hơn trong phần này.

#### 59 người chết do tai nạn giao thông trong một cuộc hành hương lớn trước kỳ nghỉ lễ tại Thái Lan.

Băng Cốc, 12/4 (AFD) – Chính phủ cho biết đã có 59 người chết do tai nạn giao thông vào thứ 6 và 3000 người khác bị thương trong một cuộc hành hương lớn được người Thái tổ chức hàng năm tại Băng Cốc để chào mừng năm mới.

“Ngay ở thời điểm hiện tại, trung bình mỗi giờ có 2.4 người chết và 155 người bị thương”, bộ trưởng bộ sức khỏe cộng đồng Sudarat Keguraphan phát biểu sau 24 giờ thống kê tai nạn. Với mong muốn hạn chế những rủi ro trong lễ kỷ niệm lễ hội nước “Songkran” hàng năm, cảnh sát tuyên bố rằng lệnh cấm dùng đồ uống có cồn khi lái xe sẽ được thực hiện một cách nghiêm khắc. Cảnh sát quốc gia, bộ sức khỏe cộng đồng và bộ truyền thông sẽ dựng lên 100 điểm kiểm tra trên khắp đất nước để kiểm tra nồng độ cồn của người điều khiển xe gắn máy. Nếu bị phát hiện có sử dụng thì rất có thể họ phải chịu án tù.

Trong suốt 6 ngày diễn ra lễ hội Songkran vào năm trước, 530 người chết và 32014 người đã bị thương do tai nạn giao thông. Năm nay, bộ trưởng bộ sức khỏe cộng đồng dự đoán rằng con số đó sẽ tăng lên thành 600 người (AFD, 12.4.2002)

### Hộp 7: Thành lập tổ công tác hoặc ủy ban an toàn giao thông

④④ Bổ nhiệm một chủ tịch và chỉ định những nhân viên hành pháp cần thiết;

④④ Quyết định số lượng thành viên và thời hạn thành viên là bao lâu;

④④ Chỉ rõ độ thường xuyên và thời gian diễn ra các cuộc họp.

④④ Xác định rõ quy trình đưa ra quyết định (sự đồng thuận, số phiếu chiếm đa số, quyết định của ủy ban)

④④ Xác định vai trò và trách nhiệm của các thành viên, và

④④ Quyết định có nên lập ra các nhóm cộng tác nhỏ hay không và nếu có thì sẽ dựa trên chức năng (nhóm cộng tác dữ liệu, ủy ban gây quỹ, ủy ban kế hoạch, nhóm thông tin và quan hệ công chúng) hay những phạm vi được ưu tiên (đây thắt an toàn, trình độ lái xe)

Nguồn: Ủy Ban An Toàn - NHTSA

<http://www.nhisa.dot.gov>

*Hình 8: Kết hợp phương pháp chi phí thấp, ví dụ như chọn tuyến đường, thiết lập các dải phân cách giao thông và biển chỉ dẫn giao thông hợp lý hơn – có thể phòng tránh tai nạn dạng như trong hình ở Băng Cốc, Thái Lan – các tai nạn xảy ra do sự nhầm lẫn làn đường dành riêng cho xe buýt.*

Kari Fiellstrom, tháng 12/2001



## 4. Tạo ra môi trường giao thông an toàn hơn

**Hộp 8: Kiểm nghiệm an toàn giao thông đường bộ**  
 Kiểm nghiệm an toàn đường bộ trên hệ thống giao thông chính ở Anh là việc bắt buộc trong nhiều năm nay và hiện cũng là một yêu cầu của luật pháp Úc, New Zealand, Đức, Đan Mạch và rất nhiều nước khác nữa. Rất nhiều quốc gia đang xây dựng và hoàn chỉnh bản hướng dẫn đầy đủ để thực hiện quy trình này, và việc thực hiện quy trình đang rất phổ biến tại các quốc gia có thu nhập thấp và trung bình, việc gây quỹ thực hiện phần lớn do những nhà tài trợ trên toàn thế giới đóng góp.  
 Cục công trình công cộng của chính phủ Malaysia đã phát triển và tham khảo phần lớn hướng dẫn kiểm nghiệm an toàn đường bộ (JKR, Malaysia 1997). Họ coi kiểm nghiệm an toàn đường bộ là “việc kiểm tra ngay từ bản kế hoạch, thiết kế và thi công một dự án đường bộ, cùng các đặc điểm cũng như việc vận hành một tuyến đường, được thực hiện bởi những chuyên gia độc lập và có trình độ. Mục đích là để tìm ra các đặc điểm không an toàn, quy trình sắp xếp vận hành có thể gây ra bất lợi đối với người tham gia giao thông”. Cần hiểu rõ quy trình này:

-Chính thức và độc lập với thiết kế.

-Được thực hiện qua nhiều giai đoạn trong cả quy trình quy hoạch và thiết kế

-Được thực hiện bởi các nhân viên có trình độ, và  
 - Chú ý đến sự an toàn trong mọi khía cạnh của người tham gia giao thông

Quá trình bố trí và sử dụng hợp lý đường bộ, vỉa hè ở khu vực đô thị nhằm quản lý thời gian lưu thông và rủi ro của người đi đường trong trường hợp họ phải đi một quãng đường dài hơn. Trong từng giai đoạn của quá trình này, các cơ quan chức năng có thẩm quyền nên tiến hành các biện pháp thiết thực, có khả năng giảm mức thương vong trong các tình huống phổ biến và có thể đóng góp nhằm làm giảm thiểu mức thương vong nhiều hơn nữa trong kế hoạch dài hạn trong tương lai. Các phương pháp ngắn hạn nên xử lý toàn bộ hệ thống giao thông hiện tại như một thể thống nhất để có thể giảm thiểu thương vong và tai nạn. Các phương pháp dài hạn phải coi các vấn đề quy hoạch và phát triển nằm trong quá trình tăng trưởng của khu vực đô thị và tập trung vào các chính sách có tác dụng hạn chế khả năng phát sinh các tình huống xấu, khi mà cuộc sống người dân trở nên nguy hiểm hơn. Tất cả những đề xuất dự án đường bộ mới đều phải được tiến hành kiểm tra an toàn, được thực hiện bởi những chuyên gia an toàn độc lập với nhau (xem Hộp). Để xử lý các vị trí nguy hiểm và các bộ phận của



hệ thống đường bộ đô thị gây ra mức nguy hiểm cao cho người tham gia giao thông, phương pháp chi phí thấp (Hình 11) đã đưa ra một biện pháp rất có tiềm năng trong việc giảm thiểu sự nghiêm trọng và con số tai nạn giao thông. Những phương pháp ngắn hạn thường dễ thực hiện và quy trình thực hiện không hề dài dòng, quan liêu. (xem TRRL/ODA, 1991 và “bộ công cụ” IRAP <http://www.toolkit.irap.org>). Hệ thống phân tích sơ đồ va chạm và báo cáo tai nạn chỉ ra những đặc điểm nên được cải thiện, bao gồm:

Cải thiện hệ thống biển báo giao thông

Cải thiện các vạch kẻ đường và các hình ảnh phức tạp trên đường (ví dụ: làn cho xe buýt, xe máy và xe đạp)

Các phương pháp thi công đơn giản có thể được tiến hành kết hợp với các hoạt động bảo dưỡng đường bộ ví dụ như cải thiện chất lượng mặt đường.

Một số quốc gia báo cáo về khả năng sử dụng của biển báo giao thông rất kém, đồng thời việc kẻ vạch không có ý nghĩa mấy, phần lớn là do người tham gia giao thông kém hiểu biết và không tuân thủ. Phương pháp thử nghiệm có thể chỉ ra những khó khăn, kết hợp với việc công khai, thi hành luật lệ có thể khắc phục ý thức tuân thủ kém của người dân.

“Phương pháp thiết kế chuẩn mực dựa trên việc phân tích các ghi chép về tai nạn, đã cho thấy tiềm năng rất lớn của việc giảm thiểu số lượng và tính nghiêm trọng của các vụ tai nạn, thường chỉ ở mức chi phí thấp”

Lợi ích an toàn đường bộ không thể đạt được, thống nhất với việc phát triển những dự án cao tốc/đường bộ nếu không có đánh giá về khả năng giảm thiểu thương vong. Vì thế, những bên liên quan đến việc thiết kế và sắp xếp hệ thống quản

Hình 9  
 Thiếu cơ sở hạ tầng phù hợp buộc người đi bộ và đi xe đạp phải đi trên đường chính.  
 Hình ảnh cung cấp bởi Santosh Kodukula, Ahmedabad, Ấn Độ 2009.



lý nên có hiểu biết đôi chút về những yếu tố ngăn ngừa tai nạn và quản lý hệ thống phải đảm bảo sẽ dễ dàng thu thập các thông tin liên quan đến tai nạn trong trường hợp cần thiết

Người đi bộ và người đi xe đạp là những người tham gia giao thông dễ gặp nguy hiểm nhất. Họ thường xuyên gặp nguy hiểm do va chạm xảy ra tại cùng vị trí, cùng thời điểm, do nhiều phương tiện khác nhau tham gia giao thông khác nhau gây ra, ví dụ người đi bộ đi ngay trên đường lớn do không có vỉa hè. Phương pháp bảo đảm lợi ích cho người sử dụng phương tiện thô sơ cũng như mục tiêu quy hoạch đô thị (ETSC, 1999) phải được xây dựng và phát triển. Ở Anh, viện giao thông và đường bộ đã đề

xuất rằng các biện pháp phân cấp phương pháp cần phải được chú ý đến trước khi bắt tay thực hiện bất cứ giải pháp thiết kế nào: giảm lưu lượng giao thông, giảm tốc độ, xử lý nút giao thông, phân phối lại không gian đường bộ và cung cấp thêm những tiện ích đặc biệt, ví dụ như chỗ cho người đi bộ qua đường hay làn đường dành riêng cho người đi xe đạp (xem thêm thông tin tại <http://www.ciht.org.uk>)

## Tốc độ

Giảm tốc độ là một biện pháp đặc biệt quan trọng nhằm tăng tính an toàn cho giao thông đường bộ. Với tốc độ thấp, tai nạn ít khi xảy ra hơn vì khi đó lái xe có nhiều thời gian để phản ứng và thương vong cũng bớt nghiêm trọng hơn. Kiểm soát tốc độ của phương tiện cho phép giảm thiểu năng lượng nội tại được trao đổi giữa các bên khi xảy ra tai nạn và vì thế đó là một yếu tố then chốt nhằm xây dựng hệ thống an toàn.

Ở rất nhiều quốc gia có thu nhập thấp và trung bình, giới hạn tốc độ không được qui định phù hợp đối với môi trường đường bộ giao thông. Thường thì giới hạn tốc độ thấp nhất ở một quốc gia là 60km/h (và trong nhiều trường hợp thậm chí còn cao hơn). Như vậy là quá cao đối với khu vực đô thị. Giới hạn tốc độ cần được áp dụng theo một phương thức chung ở tất cả các khu vực đô thị. Hơn nữa, giao thông trong khu vực đô thị thường không rõ ràng, gây khó khăn đặc biệt cho người điều khiển xe gắn máy và cho cảnh sát giao thông. Đôi khi giới hạn tốc độ ở mức 50 km/h hoặc 60 km/h có thể áp dụng cho những tuyến đường chính riêng biệt. Giới hạn tốc độ thường khó thực hiện bởi thiết kế đường bộ thường cho phép đi với tốc độ cao hơn.

*Hình 10: 4 hình thái, 4 làn đường khác nhau, tách riêng cho đường sắt, người điều khiển xe gắn máy, người đi xe đạp và người đi bộ.  
Hình ảnh cung cấp bởi Andrea Broaddus Bilbao, Tây Ban Nha, 2008*



*Hình 11: Tách riêng làn xe đạp giúp tăng mức độ an toàn và thoải mái cho người đi xe đạp và người đi bộ.  
Hình ảnh cung cấp bởi Carlos Felipe Pardo, Bắc Kinh Trung Quốc, 2007*

Giới hạn không thích hợp có thể gây nguy hiểm cho người đi bộ trong trường hợp giới hạn tốc độ thấp hơn (không thích hợp), cho phép đặt vạch sang đường cho người đi bộ ngang qua con đường. Tuy nhiên thực tế ngoài việc đặt ra giới hạn tốc độ, không một biện pháp nào được thực hiện để đảm bảo rằng lái xe di chuyển đủ chậm và vì vậy người đi bộ thường vẫn phải cố gắng băng qua dòng xe cộ đang di chuyển với tốc độ rất cao.

## Khu vực dân cư/Việc áp dụng một cách tổng quát

Việc giải quyết vấn đề an toàn giao thông đường bộ cho những người tham gia giao thông dễ gặp nguy hiểm thường chủ yếu hướng tới việc tách biệt giao thông cơ giới và kiểm soát các hình thái giao thông khác.

Tuy nhiên, điều này có thể dẫn tới sự phân cấp không thích hợp trên đường bộ, thường gây ra tình trạng các phương tiện cơ giới chiếm lĩnh đường bộ. Để đảm bảo tính công bằng cho những người tham gia giao thông ở tốc độ thấp và những người dễ gặp nguy hiểm, khái niệm về “không gian chia sẻ” đã được giới thiệu. Trong không gian chia sẻ, việc kiểm soát và quy định không gian riêng cho nhiều hình thái giao thông được loại bỏ. Trong nhiều trường hợp, tất cả các biện pháp trên đều được loại bỏ. Ý tưởng ở đây là người lái xe sẽ cẩn thận hơn khi tham gia giao thông khi mà lái xe ở những nơi không có biển báo hoặc vạch kẻ và ở nơi mà những người tham gia giao thông dễ gặp phải nguy hiểm cũng chia sẻ cùng không gian giao thông.

Các quốc gia có thu nhập cao báo cáo rằng lợi ích an toàn của các đề án này là vô cùng lớn. Những vấn đề chưa rõ ràng như ảnh hưởng dài hạn của những đề án chưa hề xảy ra, mặc dù không biết nó có thích hợp với các quốc gia thu nhập thấp và trung bình hay không. Hầu như các quốc gia thu nhập thấp và trung bình có môi trường “kiểm soát kém” cũng giống như các nước ủng hộ ý tưởng “không gian chia sẻ”. Hơn nữa, đề án này vẫn không rõ ràng chỗ ở mức độ lợi ích của nó là như thế nào, khi mà văn hóa an toàn giao thông đường bộ vô cùng kém phát triển.

*Hình 12: Làn đường cho xe đạp được vẽ màu đỏ ở nút giao thông làm tăng sự chú ý cho các loại xe thô sơ.  
Hình ảnh cung cấp bởi Stefan Belka, Dresden Đức, 2009*



Bảng 1 và Hộp 9 mô tả lợi nhuận kinh tế từ những đề án kỹ thuật chi phí thấp, từ phân tích của hai nước Mỹ và Anh. Dù rằng kết quả thu được không nhất thiết phải giống y hệt tại các quốc gia có thu nhập thấp và trung bình, đề án mô tả tiềm năng có thể đạt được bằng việc thiết kế đề án cẩn thận, nhằm vào các vấn đề cụ thể phát hiện được từ việc phân tích các bản thống kê tai nạn giao thông

Các khu vực thi công đường bộ, nơi mà rủi ro tai nạn cao, nên được chú ý một cách đặc biệt. Việc sắp xếp các biển báo giao thông và các phương tiện an toàn thích hợp, cũng như các phương tiện thông tin đại chúng đóng vai trò vô cùng quan trọng trong việc nâng cao nhận thức của mọi người về từng trường hợp giao thông cụ thể.



*Hình 13: Vạch sang đường là một công cụ hữu hiệu, nhưng chỉ trong trường hợp giới hạn tốc độ thích hợp được đảm bảo và người đi xe máy thực hiện nghiêm chỉnh luật giao thông  
Hình ảnh cung cấp bởi Jeroen Buis, Trujillo, Peru, 2007*

Bảng 1. Đề án an toàn giao thông của chính quyền địa phương ở Anh – tỷ suất lợi nhuận năm đầu theo từng loại đề án.

Rank	Measure	Tỷ suất lợi nhuận năm đầu
1	Xử lý nhất quán (Sửa lại biển báo và vạch kẻ đường)	722
2	Nút giao thông ưu tiên	523
3	Xử lý tuyến đường	520
4	Đề án về xe đạp	444
5	Cải thiện kết nối toàn diện	276
6=	Tín hiệu tại nút giao thông	266
6=	Xử lý kết nối chung	266
8	Giải quyết vấn đề kết nối giao thông	260
9	Tiện ích cho người đi bộ	246
10	Đề án mở rộng diện tích	225
11	Bù đắp bình	176

Gorell và Tootill (2001) "Giám sát đề án an toàn giao thông của chính quyền địa phương, sử dụng MOLASSES" Báo cáo TRL, TRL512, Crowthome, UK

### Hộp 9: Tỷ suất lợi nhuận năm đầu của đề án an toàn giao thông của chính quyền địa phương ở Anh

Đại diện cho sở giao thông Anh, phòng thí nghiệm nghiên cứu giao thông (TRL) lưu trữ cơ sở dữ liệu của đề án an toàn giao thông của chính quyền địa phương (cơ sở dữ liệu MOLLASSES). Đây là những đề án chi phí thấp, giải quyết vấn đề được phát hiện. Bảng 1 đưa ra con số tỷ suất lợi nhuận trung bình theo từng loại đề án. Có tổng cộng 2000 đề án được đề cập trong phân tích này. Chi phí trung bình của tất cả các đề án là 23400 bảng Anh, với tổng tỷ suất lợi nhuận trung bình là 372%.

## 5. Nâng cao nhận thức và giáo dục an toàn giao thông đường bộ cho cộng đồng

Những chiến dịch nâng cao nhận thức cộng đồng có 1 hoặc nhiều hơn, trong 3 mục đích sau đây

- Cung cấp thông tin cho cộng đồng về bản chất vấn đề và chuẩn bị tâm lý cho sự thay đổi (ví dụ trong luật pháp)
- Thay đổi thái độ và/hoặc
- Thay đổi cách ứng xử

Nếu mức độ hiểu biết chung về vấn đề an toàn giao thông đường bộ thấp thì khi đó việc cung cấp thông tin đồng thời nâng cao nhận thức về các vấn đề và cung cấp kiến thức nền tảng để đối diện với những thay đổi cụ thể là hết sức quan trọng - ví dụ trong pháp luật và/ hoặc thi hành pháp luật - được cộng đồng chấp nhận. Nghiên cứu tại những nước có số lượng xe mô tô lớn và thu nhập cao chỉ ra rằng những chiến dịch quảng bá an toàn giao thông đường bộ, bản thân chúng, có những tác động nhất định tới thái độ và hành vi giao thông. Khi phối hợp cùng với những hoạt động khác, đặc biệt là yêu cầu thực thi pháp luật, phương pháp này làm giảm số lượng và mức độ nghiêm trọng của các vụ tai nạn.



Hình 14. Chiến dịch an toàn giao thông đường bộ thường tác động tới hành vi giao thông của các lái xe, minh họa bởi bức ảnh dán tại trụ sở cảnh sát Thái Lan. Hình ảnh cung cấp bởi Dominik Schomid, tỉnh Buriram Thái Lan, 2010

Các cách nâng cao nhận thức người dân bao gồm thông tin trên các phương tiện thông tin, thông tin bên đường, qua các sự kiện an toàn giao thông, các biện pháp giáo dục (giáo dục các lái xe, xây dựng các trường học an toàn giao thông dành cho trẻ em), thông qua sự kiện “ bước tới trường” (xem hình 17) vv... Những sự kiện này thường gây được sự chú ý lớn từ các tổ chức chính phủ và xã hội. Trong khi các hoạt động đó được tổ chức rộng rãi, tính hiệu quả của chúng vẫn còn là một dấu hỏi lớn. Các hoạt động này không phải là đối tượng riêng biệt để đánh giá, một phần bởi vì chúng chỉ là một phần nằm trong gói biện pháp an toàn giao thông và không thể đánh giá sự thay đổi về số lượng vụ tai nạn giao thông và con số thương vong chỉ dựa vào hoạt động tách biệt đó.

Trường học an toàn giao thông (Hình 18) được áp dụng ở nhiều nước nhằm nâng cao hiểu biết cộng đồng về an toàn giao thông thông qua việc giáo dục trẻ em. Mục đích là dạy trẻ em cách ứng xử giao thông tốt hơn, tính hiệu quả của nó thì vẫn đang được tranh luận. Ví dụ, tại Đức, biện pháp này được áp dụng từ năm 1949 với sự hợp tác của công ty Shell Đức, các nhà chức trách giáo dục và cảnh sát. Mô đun này đã được chuyển giao, ví dụ, từ thành phố Montevideo, nơi mà trường an toàn giao thông giảng dạy lý thuyết và thực hành cho trẻ em. Giáo dục lý thuyết dựa trên các luật giao thông và các hành vi ứng xử được bổ sung bằng các bài tập thực hành trong khu vực học tập, thường tại sân trường hoặc một khu vực gần đấy.

“Các chiến dịch quảng bá an toàn giao thông đường bộ, kết hợp với cưỡng chế pháp luật có tác dụng cải thiện hành vi của người tham gia giao thông và làm giảm các vụ tai nạn”

Có rất ít bằng chứng chứng minh ảnh hưởng của các chiến dịch quảng bá tại những nước có thu nhập thấp và trung bình, nhưng rõ ràng nếu mức độ hiểu biết càng thấp thì việc giáo dục càng mang lại lợi ích, đặc biệt là nếu được phối hợp với việc thi hành luật pháp. Tuy nhiên, để nâng cao nhận thức cộng đồng, làm cho họ quan tâm tới cách ứng xử an toàn giao thông cần có thời gian và chiến dịch chỉ thành công khi mà những thông điệp này được nhắc đi nhắc lại thường xuyên. Vì vậy, nâng cao hiểu biết cần được đặt trong những tình huống cụ thể, với nhóm mục tiêu cụ thể mang yếu tố quyết định. Việc có mục tiêu rõ ràng và đánh giá tác động của biện pháp là rất quan trọng. GRSP đã đưa ra hướng dẫn về các chiến dịch về an toàn giao thông mà nhấn mạnh kết hợp giữa các chiến dịch và yêu cầu thực thi. Hướng dẫn này nhấn mạnh tầm quan trọng của việc xác định rõ ràng vấn đề, vạch ra những mục tiêu của chiến dịch và đánh giá tác động của nó.

Tuy nhiên điều quan trọng được đặt trên hết lại là việc đào tạo và kiểm tra các em trong vị trí là những người đi xe đạp. Giáo dục giao thông đường bộ tại Đức là phần chính thức trong giáo dục trường học, bao gồm trong chương trình giảng dạy của năm thứ ba và năm thứ tư. Công ty Shell cung cấp xe đạp, mũ bảo hiểm, các biển báo giao thông cho trẻ em tại những trường giao thông, phối hợp cùng với cảnh sát và các nhà chức trách giáo dục, cùng thúc đẩy chương trình giáo dục giao thông.

Trẻ em cũng liên quan nhiều tới các vụ tai nạn, đặc biệt khi tới trường và đi lại xung quanh khu vực lân cận nhà chúng. Đây là vấn đề quan tâm lớn của chính quyền địa phương. Sự phát triển của “Tuyến đường đến trường an toàn” rất có hiệu quả trong việc nâng cao đồng thời nhận thức và hiểu biết những vấn đề an toàn giao thông của trẻ em và bố mẹ chúng, bằng việc giới thiệu con đường tới trường an toàn hơn. Kiểu kế hoạch này được thực hiện dưới sự hợp tác giữa gia đình, nhà trường và các nhà chức trách địa phương và được áp dụng nhiều quốc gia và thành phố trên thế giới. Kế hoạch tuyến an toàn tới trường được phát triển để tìm ra con đường

đi bộ an toàn nhất cho trẻ em, để cung cấp nền tảng cho việc nâng cấp cục bộ hệ thống đường và vỉa hè, xây dựng các khu vực băng qua đường để nâng cao độ an toàn và cũng là để xác định những khu vực kém an toàn của mạng lưới để tránh. Những thông tin liên quan tới dòng xe, út giao cắt và khu vực qua đường được tập hợp lại, cùng với vị trí của các trạm xe buýt và dịch vụ giao thông công cộng. Đào tạo, giáo dục về an toàn đường bộ đồng thời mang lại lợi ích cho cả người lớn. Các ông chủ nhận thấy lợi ích kinh doanh và xã hội trong việc cung cấp đào tạo cho nhân viên của họ, đặc biệt là những người chịu trách nhiệm điều khiển các xe lớn mang hàng hóa giá trị cao. Các công ty dầu lớn, như Shell và BP, đã đi đầu trong việc phát triển tại các nước có thu nhập thấp và trung bình, nơi mà người lao động bị thiệt mạng và bị thương bởi tai nạn giao thông đường bộ nhiều hơn là do các loại tai nạn công nghiệp khác. Khóa đào tạo được xây dựng cho các lái xe ô tô, xe buýt, xe tải cũng như cho các lái xe mô tô.

Tại Argentina, một khóa học an toàn dành cho lái xe tải được giới thiệu bởi hội đồng an toàn đường bộ Đức trong một dự án an toàn giao thông đường bộ được tài trợ bởi chính phủ Đức đã được đưa vào áp dụng, bao gồm các bài tập lý thuyết và thực hành được dịch và chỉnh sửa cho phù hợp với nhu cầu địa phương. Nhà chức trách địa phương đã cung cấp một máy bay sử dụng cho việc đào tạo và Mercedes Benz Argentina (Daimler Chrysler) đã hỗ trợ khóa học bằng cách cho thuê hai xe tải. Kiểu khóa học này có thể là bước đầu tiên hướng tới việc tạo ra một hệ thống cấp giấy phép cho các lái xe tải, hoạt động thường thiếu ở các nước phát triển.



*Hình 15: Nhiều nước phát triển đang kết hợp đa dạng các phương tiện vận tải cơ giới và thô sơ, di chuyển với tốc độ khác nhau, thường là với lưu lượng cao trong một đoạn đường đôi hẹp, như bức ảnh từ Suzhou, Trung Quốc. Điều này cho thấy những thách thức an toàn giao thông cụ thể, tuy nhiên quan cảnh sát và giao thông ở các thành phố phát triển thay vì đó lại có xu hướng tập trung vào việc làm thế nào để hỗ trợ giao thông mô tô – loại hình thường gây ra nguy hiểm ở mức cao hơn, làm chậm dòng chảy giao thông so với các phương tiện không phải mô tô.*

*Theo Karl Fjellstrom, tháng 1 năm 2002*

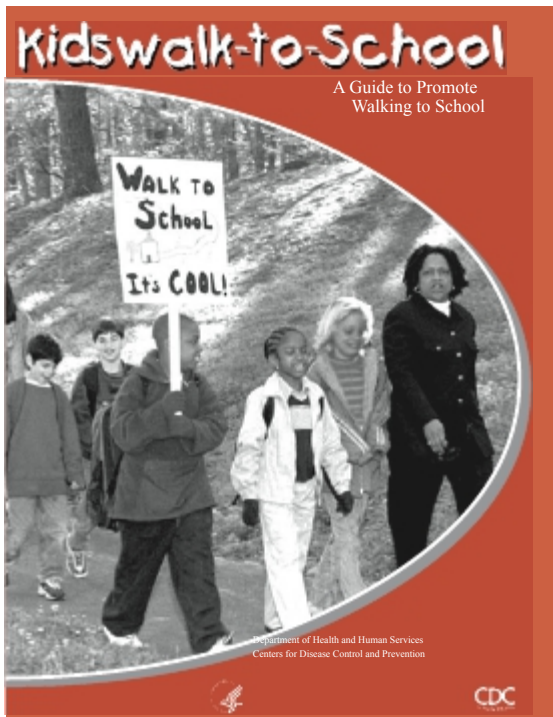


Việc sử dụng dây an toàn đang ngày càng phổ biến, cả bởi hành khách trên xe ô tô, xe bus và xe tải. Điều này có ảnh hưởng rất lớn đến việc giảm thiểu các tai nạn xảy ra khi va chạm. Tại rất nhiều các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là ở Châu Á, nơi mà xe mô tô được sử dụng rộng rãi, việc sử dụng mũ bảo hiểm đã mang đến lợi ích bền vững về an toàn đường bộ.

Việc sử dụng các hình thức bảo vệ đối với hành khách và tài xế (dây bảo hiểm, mũ bảo hiểm) đòi hỏi sự liên kết giữa cộng đồng và pháp luật, đồng thời việc thi hành pháp luật là rất cần thiết để đạt được hiệu quả tối đa. Mặc dù vậy, thật đáng tiếc, kinh nghiệm chỉ ra rằng những người chịu trách nhiệm đưa quyết định tại hầu hết các quốc gia đang phát triển lại có xu hướng đưa ra những cảnh báo không đầy đủ về các mặt của an toàn đường bộ, và đặc biệt là để bảo vệ những người tham gia giao thông trên đường.



Ảnh 16: Chính phủ tại Bogota, Colombia đã và đang hỗ trợ rất nhiều các sáng kiến nhằm tăng cường an toàn đường bộ, bao gồm “Trò chơi an toàn đường bộ” diễn ra trong Ngày Không Ô tô Hình ảnh cung cấp bởi Karl Fjelstrom, Bogota, 2007



Ảnh 17: Những sự kiện như “Ngày trẻ em đi bộ đến trường” tại Mỹ được ủng hộ rộng rãi bởi các đại diện chính phủ, viện nghiên cứu và các tổ chức phi chính phủ

Ảnh 18: Trường dạy giao thông cho trẻ em tại Lima, Peru Hình ảnh cung cấp bởi Jeroen Buis, 2007



## 6. Thực thi các biện pháp an toàn hơn cho người tham gia giao thông đường bộ

Các hành động thực thi mạnh mẽ, công bằng và có chủ đích là vô cùng cần thiết đối với sự an toàn và sử dụng có hiệu quả hệ thống giao thông đô thị. Các lợi ích an toàn bền vững có thể đạt được nếu người tham gia giao thông không vi phạm luật lệ giao thông.

Việc cảnh sát có mặt trên đường, nhằm bảo vệ luật khi có người vi phạm, là nhân tố chính thực thi các hành vi an toàn đường bộ đối với người dân. Dây bảo hiểm và mũ bảo hiểm được nhắc đến trong phần trước là một ví dụ điển hình cho vấn đề này. Những vấn đề khác nữa của hành vi giao thông mà nếu được kiểm soát tốt lợi ích an toàn đường bộ sẽ được đảm bảo chính là vận tốc các phương tiện và tình trạng lái xe khi say rượu bia.

“Thi hành luật giao thông đòi hỏi các kỹ năng chuyên nghiệp, khác với tất cả các dạng công việc khác của ngành cảnh sát”

Mục đích chính của việc thi hành các luật lệ giao thông là ngăn chặn việc vi phạm, và qua đó đảm bảo an toàn đường bộ, không phải mục đích là làm tăng số lượng vi phạm bị phát hiện. Các hoạt động của cảnh sát trước tiên phải nhằm tăng nhận thức của người tham gia giao thông rằng các hành vi đó là phạm pháp và sẽ bị phạt nếu bị bắt gặp. Thi hành luật giao thông đòi hỏi kỹ năng chuyên nghiệp khác với tất cả các dạng công việc khác của cảnh sát, vậy nên việc huấn luyện các sĩ quan cảnh sát đóng một vai trò rất quan trọng.

Nâng cao nhận thức và ngăn chặn hành vi vi phạm chỉ đạt hiệu quả nếu luật giao thông thật sự rõ ràng. Khi mà luật về giao thông đô thị ở các quốc gia khác nhau là khác nhau, chiến lược chính nên bao gồm các hành vi bắt buộc điều khiển phương tiện với tốc độ cho phép và nồng độ cồn được quy định, bắt buộc sử dụng dây và mũ bảo hiểm) cùng các phương pháp nâng cao nhận thức và thông tin tới người dân. Sự tham gia của công dân và các nhóm vận động trong lĩnh vực này là cần thiết nhằm tăng nhận thức về hậu quả của việc lái xe khi sử dụng đồ uống có cồn hay không đội mũ bảo hiểm hoặc lái xe không đeo dây bảo hiểm.

Lái xe với tốc độ quá cao và không phù hợp là một hành vi vi phạm giao thông thường thấy. Có rất nhiều bằng chứng chứng minh rằng nguy cơ của một vụ tai nạn, cùng với hậu quả nghiêm trọng của nó, tỉ lệ thuận với vận tốc của phương tiện. Sự phát

triển của các chiến lược quản lý vận tốc là một phần quan trọng trong chính sách an toàn đường bộ của các nước phát triển, và sự tuân thủ pháp luật là yếu tố rất quan trọng của các chiến lược này. Có hai phương pháp truyền thống được sử dụng: phương pháp tĩnh thường liên quan đến các đơn vị quan sát ẩn bên ven đường và một đơn vị bắt giữ, có thể nhìn thấy được rõ ràng, là nơi các lái xe vượt tốc độ bị tạm dừng. Phương pháp động là phương pháp thi hành từ các xe cảnh sát. Phương pháp tĩnh mang lại hiệu quả kinh tế lớn hơn rất nhiều và được khuyến khích sử dụng. Trong một vài năm gần đây, sự xuất hiện của công nghệ camera tốc độ cao được áp dụng phổ biến và rất hiệu quả tại các quốc gia phát triển, tuy nhiên chỉ trong trường hợp chúng được sử dụng đúng cách, tức là phải đặt camera tại những nơi có độ rủi ro cao (ETSC 1999). Rada dò tìm có thể thích hợp với các nước thu nhập trung bình và thấp nếu họ không có đủ điều kiện để sử dụng các bằng chứng được cung cấp từ các camera và đưa người vi phạm ra hầu tòa.

Cảnh sát địa phương có thẩm quyền nên soạn thảo chính sách an toàn đường bộ và việc vận hành nên được kết hợp cùng với việc quy hoạch an toàn đường bộ đô thị/địa phương. Những cá nhân có thẩm quyền về Giao thông Đô thị nên hỗ trợ cảnh sát trong việc giới thiệu các phương pháp Kỹ thuật để thi hành luật giao thông. Cùng với rất nhiều khía cạnh khác của an toàn đường bộ, việc kết hợp hoạt động của nhiều đối tượng là rất thiết yếu, nhằm tối đa hóa lợi ích đạt được.

## 7. Đẩy mạnh việc sử dụng các phương tiện an toàn hơn

Khi mà các tiêu chuẩn về an toàn phương tiện giao thông thường được đặt ở cấp độ chính phủ, hoặc trên thực tế là dựa theo tiêu chuẩn của phương tiện nhập khẩu, các nhà chức trách địa phương nên đảm bảo rằng mọi phương tiện được sở hữu hoặc vận hành bởi các công ty giao thông hoặc được thuê có khả năng duy trì tốt tiêu chuẩn về an toàn, nhất là đối với các bộ phận quan trọng như hệ thống phanh, hệ thống bánh lái, đèn xe và lốp. Hơn thế nữa, các quốc gia đang phát triển hiện nay đang tiếp nhận các quy tắc về thanh tra, bảo dưỡng và kiểm tra tính phù hợp. (Xem thêm tại Module 4c: Thanh tra, bảo dưỡng và kiểm tra tính phù hợp). Hệ thống thanh tra, bảo dưỡng và đánh giá giá trị đường bộ toàn diện đòi hỏi sự hợp tác chặt chẽ giữa các đội thanh tra, thợ sửa chữa phương tiện lành nghề và các trạm sửa chữa (nhằm đảm bảo phương tiện được sửa chữa theo đúng các tiêu chuẩn an toàn) và lực lượng cảnh sát giao thông (nhằm thực hiện việc kiểm tra các phương tiện).

Hệ thống dữ kiện và bằng cấp tốt cũng đảm bảo các tiêu chuẩn tốt hơn do chúng làm cho việc kiểm tra quá trình thanh tra phương tiện của cảnh sát được thực hiện dễ dàng hơn. Trong hầu hết các trường hợp, việc kiểm tra kỹ thuật các phương tiện còn bao gồm kiểm tra lượng khí thải, nhằm mục đích đáp ứng giảm thiểu ô nhiễm không khí do hoạt động giao thông gây ra. Hệ thống thanh tra, bảo dưỡng kiểm tra tính phù hợp toàn diện có phân biệt giữa phương tiện cá nhân, xe siêu tải và phương tiện giao thông công cộng. Xe siêu tải và các phương tiện giao thông công cộng, do được sử dụng thường xuyên, phải được kiểm tra thường xuyên hơn phương tiện cá nhân.



Ảnh 19: Nhằm mục đích kiểm soát việc chở quá tải, cảnh sát giao thông tại tỉnh Tangail, Bangladesh sử dụng thiết bị đo lường di động  
Hình ảnh cung cấp bởi Rainer Kuhnio



Ảnh 20a,b: Chở quá tải là nguyên nhân chính gây ra hư hỏng. Bánh trước của xe tải chở thân tre trong hình a tại Bangladesh gần như không chạm đất, trong khi đó một xe tải chở vượt trọng lượng tại Amritsar, Punjab, Ấn Độ là một mối đe dọa thật sự.

Hình ảnh cung cấp bởi Rainer Kuhnio (Bangladesh) và Manfred Breithaupt (Amritsar)



Chở quá tải (Như trong ảnh 20a và 20b) là một vấn đề rất nghiêm trọng tại các quốc gia đang phát triển, được giải thích bởi các tiêu chuẩn kỹ thuật của phương tiện. Các loại phương tiện khác nhau có sức chuyên chở khác nhau, tùy thuộc vào sức bền của khung gầm và thường liên quan tới tiêu chuẩn thiết kế cầu đường tại mỗi quốc gia. Nếu tải trọng bị vượt quá mức, phương tiện sẽ khó có thể phản ứng kịp trong các tình huống nguy hiểm. Vấn đề chở quá tải phải được cảnh sát giao thông hoặc thanh tra giao thông kiểm tra nghiêm ngặt. Đó không phải chỉ là về vấn đề an toàn, khi mà các phương tiện quá tải gây ra các hư hại cho đường bộ và tạo ra gánh nặng kinh tế về mặt bảo dưỡng cho các nhà chức trách. Do vậy giới hạn tải trọng là rất quan trọng trên cả hai lĩnh vực an toàn đường bộ và bảo vệ các nguồn đầu tư của thành phố tới cơ sở hạ tầng đường bộ.

Các phương tiện giao thông chở khách quá tải mà không được kiểm soát và xử lý là mối nguy hiểm rõ ràng và thường gặp tại các quốc gia thu nhập trung bình và thu nhập thấp. Tại một vài quốc gia, có thể dễ dàng bắt gặp hình ảnh một gia đình có 5 thành viên sử dụng duy nhất một xe máy phân khối nhỏ, công nhân được chở trên các toa chở hàng, xe tải và hành khách được nhồi cả bên trong lẫn trên nóc của xe buýt. Tất cả những ví dụ trên đều có thể dẫn tới thương vong nghiêm trọng và thiệt hại về người.

Ảnh 21: Sơ cứu nạn nhân tại hiện trường của vụ va chạm giao thông tại Bờ Biển Ngà  
Hình ảnh cung cấp bởi IFRC



## 8. Trợ giúp các nạn nhân của các vụ tai nạn giao thông

Hậu quả về mặt sức khỏe của tai nạn thông có thể được kiểm soát bằng các hành động ngăn chặn trước tai nạn (an toàn chủ động), trong tai nạn (an toàn bị động) và sau tai nạn (giải cứu, chữa trị và phục hồi: chữa trị khẩn cấp (EMS))

Hậu quả về mặt sức khỏe của tai nạn thông có thể được kiểm soát bằng các hành động ngăn chặn trước tai nạn (an toàn chủ động), trong tai nạn (an toàn bị động) và sau tai nạn (giải cứu, chữa trị và phục hồi: Chữa trị khẩn cấp (EMS)) Các dịch vụ chăm sóc sức khỏe thường chỉ được nhắc tới sau các vụ tai nạn, nhưng việc quản lý các tai nạn sau khi va chạm sao cho phù hợp là yếu tố vô cùng quan trọng trong việc đảm bảo tính mạng nạn nhân. Ngày càng có nhiều giải pháp chữa trị ngay lập tức cho các nạn nhân sau tai nạn, điều này có ảnh hưởng rất lớn tới an toàn đường bộ, quan trọng đến mức mà các chuyên gia và sức khỏe nói về việc chăm sóc nạn nhân ngay lập tức như những “Giờ vàng” hay “Mười phút bạch kim”. Khi mà hệ thống xe cứu thương còn chưa được trang bị đầy đủ, điều thường thấy tại các quốc gia thu nhập thấp và trung bình, việc sơ cứu một cách hiệu quả tại hiện trường vụ va chạm và xử lý người bị thương là rất quan trọng (Ảnh 21). Chúng ta nên nỗ lực tuyên truyền tới cộng đồng và những người tham gia giao thông (như là lái xe taxi) những hành động cơ bản nhất nhằm bảo toàn mạng sống và tránh các chấn thương cho nạn nhân, gây ra bởi xử lý không đúng cách. Các nhà chức trách và tuyển dụng địa phương có thể cung cấp kiến thức và huấn luyện sơ cứu cho cả nhân viên lẫn người dân.

Việc sử dụng rộng rãi điện thoại di động, kể cả tại những nước không có lịch sử phát triển hệ thống điện thoại dây nối, cũng có nhiều cơ hội triển khai hệ thống phản ứng nhanh, cung cấp các dịch vụ cấp cứu thông qua đầu số khẩn cấp 999 hay 911 được sử dụng khắp đất nước. Việc xây dựng các trạm sơ cứu gần các đường cao tốc cũng là một cách tiếp cận với trợ giúp y tế cho các nạn nhân của các vụ tai nạn và hiện đang được thử nghiệm tại Kenya. Bằng việc cung cấp và huấn luyện các kỹ năng sơ cứu cơ bản cho cảnh sát, lính cứu hỏa và những người giải cứu khác (những người có nhiều khả năng liên quan tới các vụ tai nạn đường bộ), nạn nhân của các vụ tai nạn giao thông sẽ có nhiều cơ may sống sót hơn.

## 9. Nâng cao khả năng tài chính mạnh cho các chính sách an toàn giao thông

Không có những phương thức huy động vốn ổn định, không một hình thức kiểm soát an toàn giao thông nào có thể được ứng dụng và duy trì bền vững. .

Ở mức độ quốc gia, những nguồn huy động vốn cơ bản là:

Các ngân sách vòng ngoài cho an toàn giao thông của các Bộ Ngành liên quan, lấy từ nguồn thuế

Thu thêm phí các khoản bảo hiểm và xăng dầu

④ Các khoản phạt giao thông dành cho ngân quỹ an toàn giao thông

④ Một phần của các khoản chi phí đường bộ được trích riêng ra

④ Khoản tài trợ tư nhân.

Ở mức độ địa phương hoặc thành phố, các khoản phạt, tài trợ tư nhân và các khoản ngân sách địa phương được nhà nước bổ sung là những nguồn vốn quan trọng thúc đẩy hoạt động an toàn giao thông (Xem thêm GRSP, 2001)

Ở hầu hết các nước, an toàn giao thông được xem như là trách nhiệm của cộng đồng và do đó vốn sẽ được huy động từ ngân sách của Nhà nước. Trong trường hợp đó những khoản tiền được trích ra dành riêng cho an toàn giao thông nên được tính vào Ngân sách, ở mục về Giao thông và vận tải của Thành phố. Các khoản vốn này không nên chỉ dành cho việc kiểm soát hạ tầng giao thông mà còn cần phải được cân nhắc cho việc thi hành luật giao thông, thông qua việc ủng hộ tài chính cho các chiến dịch công khai và quan hệ công chúng. Tùy thuộc vào trách nhiệm của chính quyền ở địa phương, các vấn đề về giáo dục và dịch vụ cấp cứu cũng cần được tính đến. Tiền vốn phụ thuộc vào mục đích của lãnh đạo địa phương và được báo cáo cụ thể thông qua các kế hoạch về an toàn giao thông của địa phương.

Trong việc huy động vốn và áp dụng các kế hoạch an toàn giao thông của đô thị và địa phương, lãnh đạo địa phương nên cố gắng tìm cách tăng khoản đóng góp từ những đối tượng được hưởng lợi ích từ các hình thức kiểm soát kế hoạch – cụ thể là những đối tượng lưu thông trên đường. Đây là lí do tại sao việc thu phí bảo hiểm xe gắn máy hoặc thuế bán xăng dầu ở địa phương rất hấp dẫn, lôi cuốn, bởi chúng liên quan trực tiếp tới việc sử dụng hệ thống đường bộ và cung cấp một nguồn thu tiềm năng, có khả năng tăng tương ứng với mức độ giao thông trong thành phố.

Các công ty cá nhân cũng sẽ được hưởng nhiều lợi ích từ hoạt động kinh doanh trên những hệ thống đường bộ an toàn hơn và đồng thời từ việc cải thiện hình ảnh công ty thông qua việc đầu tư vào các hoạt động an toàn giao thông của địa phương. Các tổ chức thương nghiệp lớn như ngân hàng, tài chính và công ty khai thác dầu mỏ thường sẵn sàng ủng hộ các hoạt động an toàn giao thông như một phần trách nhiệm xã hội của họ. Thông qua các hoạt động tăng cường nhận thức an toàn giao thông của cộng đồng, nguồn tài trợ từ các công ty buôn bán xe, các công ty bảo hiểm (bảo hiểm xe và bảo hiểm y tế), và các tổ chức vận tải có thể ủng hộ các hoạt động của các tổ chức phi chính phủ thông qua việc cung cấp thông tin và tổ chức giáo dục.

Tuy rằng biện pháp tài trợ đã được sử dụng ở một số nước trong nhiều năm để hỗ trợ các hoạt động an toàn giao thông, biện pháp này vẫn chỉ mang tính cục bộ và thiếu tính bền vững. Việc phát triển theo hướng hợp tác, mở đầu là tổ chức Global Road Safety Partnership, đã mang chính phủ, các doanh nghiệp và cộng đồng tới các mục đích an toàn đường bộ. Mối quan hệ đa phương này có giá trị trên rất nhiều phương diện. Nó kết nối các kĩ năng và tài nguyên của các bộ phận



Ảnh 22 Các chiến dịch hội thảo chống lái xe khi say rượu bia  
Ảnh cung cấp bởi BATF

Ảnh 23 Kiểm tra nồng độ khí thở được tiến hành tại Bangalore  
Hình ảnh cung cấp bởi NIMHANS (Tổ chức quốc gia về sức khỏe tinh thần), Bangalore



riêng biệt. Nó được gắn kết thông qua các tổ chức phi chính phủ như là hội chữ thập đỏ hoặc trắng lưỡi liềm đỏ. Ví dụ của GRSP là ví dụ về những gì có thể đạt được khi hợp tác cùng nhau (Xem Hộp 10 và ảnh 22, 23)

## Hộp 10: Hợp tác trong vấn đề an toàn đường bộ

### Một chương trình tốt về an toàn đường bộ tại Bangalore

Tại thành phố Bangalore, Ấn Độ, GRSP được thực hiện cùng với một tổ chức địa phương (BATF) - được thành lập bởi Bộ trưởng nhằm biến Bangalore thành thành phố tốt nhất Ấn Độ

### Sự tham gia của cảnh sát

Trong vấn đề an toàn đường bộ, BATF kết hợp các nhà chức trách thành phố, doanh nhân địa phương và công dân lại cùng nhau để thống nhất các dự án an toàn đường bộ hiệu quả như là tổ chức các chiến dịch về ngăn chặn hành vi lái xe khi uống rượu bia. Sự tham gia của cảnh sát trong chương trình này là vô cùng quan trọng, khi mà chiến dịch sẽ hiệu quả hơn nhiều khi kết hợp với các đơn vị có chức năng thi hành và ngăn chặn. Mức cồn trong máu khi điều khiển phương tiện được cho phép tại Ấn Độ thấp hơn rất nhiều so với tiêu chuẩn quốc tế (0.3), mặc dù số lượng vi phạm rất nhiều, như trong khảo sát tại Bangalore trước khi chương trình này được tiến hành.

### Xuất hiện sự hợp tác

Sự hợp tác có thể đảm bảo thực hiện mục đích của chiến dịch nhờ sự ủng hộ to lớn từ cảnh sát, chính quyền địa phương và giới doanh nghiệp (đã cam kết). Tầm ảnh hưởng của chúng đã được cam kết và kết quả kì vọng sẽ đạt được vào giữa 2003

## 10. Hướng tới một chính sách an toàn đường bộ toàn diện

Những yếu tố đã đề cập trước của an toàn đường bộ vững chắc không nên bị tách rời ra hoặc quản lý rời rạc. Đứng hơn là do chúng tạo thành các mảng của một chính sách thống nhất. Việc thống nhất các yếu tố là điều kiện tiên đề cho các hoạt động an toàn đường bộ thành công theo cách mà tại đó các kinh nghiệm trong nước và quốc tế đóng vai trò nổi bật khi các nhà chức trách địa phương thiết lập mục tiêu và hoạch định các bước tiến hành.

Rất nhiều quốc gia tìm kiếm kinh nghiệm từ các sáng kiến của tổ chức toàn cầu, như là Hội an toàn đường bộ toàn cầu (GRSP), Hội đồng an toàn giao thông Châu Âu (ETSC) hoặc các đại diện quốc gia như Hội đồng an toàn đường bộ Đức (DVR). Phần sau, ví dụ, được thành lập và quản lý tài chính bởi các bang (45% bởi Bộ giao thông vận tải) và bởi các ngành riêng (55% bởi bảo hiểm, các công ty giao thông .v.v.) Thêm vào đó, Hiệp hội hợp tác giữa các quốc gia về vấn đề an toàn đường bộ (UNRSC) đảm bảo mọi nỗ lực an toàn đường bộ được thực hiện toàn cầu. WHO cũng biên tập dữ liệu về số lượng thương vong do tai nạn giao thông toàn cầu. Thông tin có thể được tìm thấy từ trang web của Sáng kiến an toàn giao thông toàn cầu (GRSi) và Hội kiến thức giao thông toàn cầu (gTKP). Những địa chỉ đó thực chất là các diễn đàn để tranh luận, trao đổi phổ biến thông tin về các hoạt động tốt nhất và các bài học rút ra.

Thêm vào đó xuất hiện một lượng lớn các hướng dẫn an toàn giao thông đường bộ (Có thể tìm trực tuyến tại địa chỉ <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/en>) về các vấn đề quan trọng như sử dụng dây bảo hiểm, lái xe khi say rượu, đội mũ bảo hiểm và quản lý tốc độ trong những năm gần đây (Xem ảnh 24). Gần đây nhất, bản báo cáo về hệ thống dữ liệu các vụ tai nạn đã được xuất bản và một bản hướng dẫn cụ thể hơn về quản lý an toàn đường bộ đang được chuẩn bị. Các văn bản này hướng dẫn thực hiện một loạt những giải pháp hiệu quả nhằm tăng cường an toàn đường bộ nhằm phục vụ mục đích của nhóm các nhà thi hành và hoạch định chính sách

Cuối cùng, một chính sách an toàn giao thông hoàn thiện bắt đầu với các ví dụ tiêu biểu được thực hiện bởi những người mong muốn cải thiện tình hình an toàn giao thông đường bộ

**Ảnh 24**  
Hướng dẫn  
an toàn  
đường bộ.

<b>Lái xe khi say rượu bia</b>	<b>Dây bảo hiểm và quản lý trẻ em</b>
	
<p>Lái xe khi đang say rượu bia là một trong những nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông trên toàn thế giới. Các chương trình ngăn cấm việc lái xe khi say rượu, do vậy, có khả năng cứu được hàng ngàn mạng sống</p>	<p>Dây bảo hiểm và quản lý trẻ em thực chất là bản hướng dẫn thi hành, tuân theo và đánh giá các chương trình về việc cài dây bảo hiểm</p>
<b>Mũ bảo hiểm</b>	<b>Quản lý tốc độ</b>
	
<p>Thương vong về người khi sử dụng phương tiện hai bánh do các chấn thương tại vùng đầu chiếm tỉ lệ lớn.</p>	<p>Tốc độ là nguyên nhân chính dẫn tới thương vong giao thông, ảnh hưởng đến cả tỉ lệ xảy ra tai nạn cũng như mức độ nghiêm trọng của thương vong.</p>

Vì vậy, mọi kế hoạch phát triển các chính sách an toàn đường bộ nên xem xét cả tầm quan trọng của quy luật giao thông, bên cạnh đó chỉ ra các hành vi tốt trong giao thông, cả trong lẫn ngoài giờ làm việc. Văn hoá an toàn nên là một phần của cuộc sống thường ngày. Cho tới khi nào những việc đó còn bị các nhà chức trách lơ đi thì sẽ không có thay đổi cụ thể nào cả. Khi đó sẽ còn bao nhiêu người sẽ thiệt mạng và phải chịu thương vong khi tham gia giao thông đường bộ trên toàn thế giới?

## Tài liệu tham khảo

- ④ Hiệp hội Bồi thường tai nạn và Cơ quan An toàn Giao thông đường bộ New Zealand (Downwithspeed, New Zealand, 2000)
- ④ Aeron-Thomas A, G Jacobs, B Sexton, G Guru-raj and F Rahman (2004): *Sự liên quan và ảnh hưởng của tai nạn giao thông đến người nghèo: nghiên cứu trường hợp của Bangladesh and India*, TRL, Crowthorne, UK. Available online at: <http://www.grsproad-safety.org/themes/default/pdfs/Final%20Poverty.pdf>
- ④ Danish Road Directorate, *Kiểm soát tốc độ trong khu vực thành thị*, Report no. 168
- ④ (European Dumas-Project), 1999
- ④ Deutsche Shell AG: *Giao thông trường học*, <http://www.shell.de>
- ④ Bộ y tế và con người (US), *Những đứa trẻ đi bộ đến trường*, (undated) <http://www.cdc.gov/nccddphp/dnpa/kidswalk.htm>
- ④ Bộ phát triển quốc tế (DFID)/ Phòng nghiên cứu giao thông (TRL)/ Ross Silcock/World Bank, *Xem xét an toàn giao thông đường bộ khu vực thành thị*, UK, 2000
- ④ Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): *Hướng dẫn an toàn đường bộ*, 2000
- ④ Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), *Xây dựng đường an toàn hơn và các biện pháp kỹ thuật giao thông*, Kompendium 2000, <http://www.dvr.de>
- ④ European Transport Safety Council (ETSC), *Giảm tai nạn giao thông do phóng nhanh*, Brussels, 1995
- ④ European Transport Safety Council (ETSC) (1996): *Các biện pháp chi phí thấp và kỹ thuật giao thông giảm tai nạn*, 1996
- ④ European Transport Safety Council (ETSC), *Cảnh sát thực thi chiến lược giảm thương vong giao thông ở Châu Âu 1999*
- ④ European Transport Safety Council (ETSC), *Sự an toàn của người đi bộ và điều khiển xe đạp trong khu vực thành thị*, 2000, <http://www.etsc.be>
- ④ Liên bang quản trị quốc lộ (FHWA): <http://www.fhwa.dot.gov>
- ④ Fédération Internationale de l'Automobile (FIA): <http://www.fia.org>
- ④ Global Road Safety Partnership (GRSP): *Ước tính người tử vong do tai nạn đường bộ toàn cầu*, <http://www.GRSProadsafety.org>
- ④ Global Road Safety Partnership (GRSP), *Kiểm soát an toàn đường bộ*, Information Note 1 (Organization of Road Safety) and 3 (Funding), 2001
- ④ Hội đồng quốc tế về rượu, thuốc gây nghiện và an toàn giao thông (ICATDS): <http://www.raru.edu.au/icadts/index/html>
- ④ Liên đoàn đường bộ quốc tế (IRF): <http://www.irfnet.org>, *Số liệu đường bộ quốc tế*, 1999
- ④ Liên minh quốc tế đường bộ (IRU), <http://www.iru.org>
- ④ Local Authorities Association, U.K., *Road Safety Code of Good Practice*, 1989
- ④ National Highway Transport Safety Administration (NHTSA): *Safe Communities*, <http://www.nhtsa.dot.gov>
- ④ OECD & ITF (2008): *Mục tiêu an toàn đường bộ và phương pháp hệ thống an toàn*. <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/targets/08TargetsSummary.pdf>
- ④ Organisation for Economic-Co-operation and Development (OECD), *Chương trình an toàn đường bộ tập trung*, Paris, 1994
- ④ Prevention Routière Internationale, International Road Safety Organisation (PRI), <http://www.lapri.org>
- Prince of Songkla University (2007): *Nghiên cứu về chi phí tai nạn giao thông ở Thái Lan*, Final Report, Faculty of Engineering. Available online at: <http://www.doh.go.th/dohweb/hwyorg23000/Final Value acc/Final Value ENG.zip>
- TRL/JKR, 1995. *Hướng dẫn tạm thời về việc ưu tiên và xử lý những con đường nguy hiểm ở Malaysia*
- ④ JKR 20708-0022-95. Transport Research Laboratory Ltd.,
- ④ UK and Jabatan Kerja Raya, Ministry of Public Works, Kuala Lumpur
- ④ Transport and Road Research Laboratory (TRRL)/Overseas Development Administration (ODA), *Hướng tới đường bộ an toàn hơn ở các nước đang phát triển-Hướng dẫn cho kỹ sư*, Newcastle, 1991



UNDESA (2010) Viễn cảnh đô thị hoá thế giới-Nhìn lại 2009-*WorldUrbanizationProspects: The2009Revision*. CD-ROM Edition – Data in digital form (POP/DB/WUP/Rev.2009). Available online at: [http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM\\_2009/WUP2009-F06-UrbanGrowth\\_Rate.xls](http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM_2009/WUP2009-F06-UrbanGrowth_Rate.xls)

- ④ United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific (UN ESCAP), Hướng dẫn về quy hoạch và chương trình an toàn đường bộ-*Guidelines onRoadSafetyActionPlansandProgrammes*, 2001

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE): Diễn đàn an toàn đường bộ-*RoadSafetyForum*. Available online at: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html?expandable=99>

- ④ The World Bank, Sự chuyển mình của các thành phố: khái quát về một chiến lược giao thông đô thị-*CitiesontheMove:anUrbanTransportStrategyReview*, 2002, <http://www.worldbank.org/transport>

WHO (2004): Báo cáo tình trạng an toàn đường bộ toàn cầu-*GlobalStatusReportOnRoadSafety*. Geneva. Available online at: [http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf)

- ④ WHO (2009): Báo cáo tình trạng an toàn đường bộ toàn cầu:Đã đến lúc hành động-*Globalstatusreportonroadsafety:timeforaction*. Geneva. Available online at: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009)

WHO (2008): Gánh nặng toàn cầu của bệnh dịch-*TheGlobalBurdenofDisease*: 2004 update. Geneva

WHO (2010):Tai nạn và bạo lực:sự thật- *Injuriesandviolence:thefacts*. Available online at: [http://whqlibdoc.who.int/publications/2010/9789241599375\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2010/9789241599375_eng.pdf)

Tổ chức đường bộ thế giới-World Road Association (PIARC), <http://www.piarc.inrets.fr>



Deutsche Gesellschaft für  
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH  
– German Technical Cooperation –

P. O. Box 5180  
65726 ESCHBORN / GERMANY  
T +49-6196-79-1357  
F +49-6196-79-801357  
E [transport@giz.de](mailto:transport@giz.de)  
I <http://www.giz.de>