

KHÁI NIỆM “AN TOÀN HƠN” CHO MỤC TIÊU KHÔNG THƯƠNG VONG VÌ TAI NẠN GIAO THÔNG TẠI VIỆT NAM

TS. Nguyễn Đình Vinh Mẫn
*Trung tâm Nghiên cứu Giao thông Vận tải Việt Đức,
Trường Đại học Việt Đức*
Th.S. Dương Quang Tấn
Ban An toàn giao thông tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu

TÓM TẮT:

An toàn là mục tiêu hàng đầu trong các chính sách và quy định, nhằm giảm thiểu tai nạn và bảo vệ tính mạng của người dân, đặc biệt trong lĩnh vực GTVT đường bộ. Tuy nhiên, để đạt được tầm nhìn không thương vong, một số quy định hiện hành cần được cập nhật bổ sung cho “an toàn hơn” nhằm phù hợp với tình hình thực tế, để tạo ra một hệ thống giao thông vận tải đáng tin cậy, hiệu quả, ổn định và bền vững. Bài báo rà soát một số quy định hiện hành, đồng thời so sánh với quy định của một số quốc gia tiêu biểu trên thế giới để xây dựng khái niệm “an toàn hơn”. Ý nghĩa cốt lõi của khái niệm này là các quy định về ATGT hiện nay cần được rà soát và điều chỉnh theo hướng “thắt chặt” hơn, với mục tiêu “tắt cả các yếu tố gây mất ATGT đường bộ cần phải được xem xét và xử lý”. Ngoài ra, để lĩnh vực GTVT đường bộ được “an toàn hơn”, cần phải có sự “chia sẻ trách nhiệm” giữa các bên liên quan bao gồm người tham gia giao thông, chính quyền địa phương các cấp, các nhà sản xuất phương tiện, các đơn vị thi công và vận hành hệ thống kết cấu hạ tầng. Từ bài báo này, chúng ta nhận thấy sự cần thiết và tính cấp bách của việc bổ sung và đưa khái niệm “an toàn hơn” vào công tác nâng cao an toàn giao thông tại Việt Nam. Điều này giúp thúc đẩy sự cải thiện và đổi mới trong hệ thống giao thông, nhằm hướng đến mục tiêu tầm nhìn không thương vong.

Từ khoá: An toàn giao thông, tầm nhìn không thương vong, khái niệm “an toàn hơn”

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

An toàn giao thông luôn là mục tiêu quan trọng và cấp thiết cần được thực thi một cách đầy đủ trong tất cả các phương thức giao thông vận tải. Tuy nhiên, việc phân định cấp độ an toàn của các dạng thức giao thông, nhất là trong lĩnh vực giao thông đường bộ vẫn còn là một vấn đề khá mới mẻ. Tiêu chuẩn về an toàn luôn gắn

chặt với sự phù hợp về điều kiện phát triển kinh tế xã hội trong từng thời điểm nhất định của mỗi quốc gia. Rất khó hoặc gần như không thể khẳng định rằng một tuyến đường được đầu tư cơ bản với nguồn lực hạn chế là kém an toàn hoặc tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn...như cách hiểu hiện nay. Mà cơ bản chúng ta chỉ có thể chấp nhận nó an toàn ở một mức độ sử dụng đi kèm theo các điều kiện hạn chế nhất định.

Chính vì vậy, việc tiếp cận, xử lý các vụ TNGT đã xảy ra trong lĩnh vực giao thông vận tải rất cần được xem xét ở góc độ “an toàn hơn” để thúc đẩy sự cải thiện và nâng cao an toàn trong hệ thống giao thông. Chỉ khi đó, chúng ta mới có điều kiện xem xét một cách tổng quát và toàn diện được nhiều vấn đề hơn nữa trong các vụ TNGT, không chỉ trên bình diện phân tích xác định lỗi và các bên phải chịu lỗi như đã và đang làm hiện nay. Vì lỗi làm trong con người cơ bản luôn tồn tại và điều đó “rất không nên” phải trả giá bằng mạng sống của chính người tham gia giao thông nếu chẳng may xảy ra TNGT. Đây có lẽ cũng chính là ý chí, nỗ lực trong lãnh đạo của Đảng, Nhà nước và nguyện vọng chính đáng của toàn thể nhân dân.

2. TỔNG QUAN CƠ SỞ LÝ THUYẾT

Trong những năm gần đây, nhiều quốc gia đã bắt đầu xây dựng các chiến lược hành động thông qua những thay đổi, cập nhật bổ sung các quy định pháp luật trong lĩnh vực GTVT đường bộ với mong muốn thiết lập một hệ thống giao thông hướng tới con người, để người tham gia giao thông được tốt hơn và an toàn hơn [1]. Đồng thời để hướng đến tầm nhìn không thương vong trong lĩnh vực GTVT đường bộ [2]. Cụ thể, chiến lược này không chấp nhận bất kỳ sự tử vong hay thương vong nào liên quan đến tai nạn giao thông và tập trung vào việc cải thiện hạ tầng, phương tiện và hành vi của người tham gia giao thông [3]. Tại Việt Nam, các quy định hiện hành vẫn chưa thực sự tập trung vào mục tiêu tầm nhìn không thương vong theo hướng có xét đến hành vi của người tham gia giao thông để có thể chú trọng cải thiện, mà tập trung vào giảm số vụ tai nạn. Việc đo lường hiệu quả của các biện pháp an toàn giao thông vẫn chưa đầy đủ và rõ ràng. Ngày 12/12/2020, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 2060/QĐ-TTg về 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 2045. Nhưng các cách thức triển khai hiện nay trong lĩnh vực ATGT đường bộ vẫn áp dụng theo những quy định hiện có đã ban hành từ trước rất lâu. Ví dụ, việc xác định và xử lý các vị trí mất an toàn giao thông hiện nay được thực thi theo Thông tư số 26/2012/TT-BGTVT ngày 20/07/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác. Trong đó, bao gồm các tiêu chí xác định điểm đen, tiêu chí xác định điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông, hồ sơ điểm đen, hồ sơ điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông. Như vậy, về cơ bản chúng ta chưa có

những quy định ứng xử nếu như các vụ TNGT xảy ra và được xác định dưới mức chuẩn của “điểm đen, điểm tiềm ẩn” như nêu trên. Điều này sẽ mâu thuẫn với cơ sở lý luận mục tiêu “tầm nhìn không thương vong” mà Việt Nam đang hướng đến. Bên cạnh đó, công tác xử lý TNGT đường bộ hiện nay đang được duy nhất lực lượng cảnh sát giao thông thực hiện và nếu có xảy ra chết người thì sẽ chuyển tiếp sang cho cơ quan cảnh sát điều tra tại địa bàn xảy ra vụ TNGT thụ lý điều tra nhằm đảm bảo tính công bằng, bảo vệ quy định của pháp luật trong công tác thực thi đảm bảo TTATGT.

3. KHÁI NIỆM “AN TOÀN HƠN” VÀ Ý NGHĨA

Trước thực trạng trên, khái niệm “an toàn hơn” trong lĩnh vực giao thông vận tải được đề xuất với nội dung “*An toàn hơn là trạng thái mà tất cả các yếu tố có thể gây ảnh hưởng hoặc có nguy cơ dẫn đến TNGT cần được xem xét và xử lý một cách toàn diện, liên tục, có sự tham gia của tất cả các bên liên quan, nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông và bảo vệ tính mạng, tài sản của người dân*”. Khái niệm này được xây dựng dựa trên những nguyên tắc sau: (1) Tất cả các yếu tố gây mất an toàn giao thông đều cần được xem xét và xử lý. Điều này bao gồm các yếu tố về quản lý nhà nước, kết cấu hạ tầng, phương tiện giao thông, người tham gia giao thông và ứng phó sau tai nạn giao thông. Mọi yếu tố này đều có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn giao thông, do đó cần được xem xét một cách toàn diện và có biện pháp xử lý phù hợp. (2) Tất cả các bên liên quan cần tham gia chia sẻ trách nhiệm. An toàn giao thông là vấn đề của toàn xã hội, do đó cần có sự tham gia của tất cả các bên liên quan, bao gồm các cơ quan quản lý nhà nước, các tổ chức, doanh nghiệp, các cơ sở đào tạo, giáo dục và mỗi cá nhân người tham gia giao thông. (3) Cần có sự thay đổi về tư duy và hành động. An toàn giao thông không chỉ là vấn đề của các cơ quan chức năng, mà còn là trách nhiệm của mỗi cá nhân. Do đó, rất cần có sự thay đổi về tư duy và hành động của toàn xã hội, hướng tới một hệ thống giao thông vận tải an toàn hơn. Với khái niệm này, chúng ta có thể thấy rằng an toàn giao thông không phải là một trạng thái tĩnh, mà là một quá trình liên tục được cải thiện và nâng cao. Mọi yếu tố liên quan đến an toàn giao thông đều cần được xem xét và xử lý một cách toàn diện, liên tục, có sự tham gia của tất cả các bên liên quan. Điều này sẽ giúp giảm thiểu tai nạn giao thông và bảo vệ tính mạng, tài sản của người dân một cách chủ động và toàn diện hơn.

Với hàm nghĩa chính là “*tất cả các yếu tố gây mất ATGT đường bộ cần phải được xem xét và xử lý*”, khái niệm “an toàn hơn” trong lĩnh vực giao thông vận tải sẽ tập trung khai thác năm trụ cột chính trong kế hoạch hành động toàn vi an toàn giao thông đường bộ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2045. Các trụ cột này bao

gồm: quản lý nhà nước, kết cấu hạ tầng, phương tiện giao thông, người tham gia giao thông và ứng phó sau tai nạn giao thông. Các trụ cột này cần được coi như một thể thống nhất, liên tục được cải thiện và nâng cao gắn với thực trạng sử dụng của người tham gia giao thông để có thể tạo ra một hệ thống giao thông vận tải an toàn hơn. Ngoài ra, khái niệm “an toàn hơn” còn có ý nghĩa là “*tất cả các bên liên quan trong lĩnh vực giao thông đường bộ cần phải chia sẻ trách nhiệm vì mục tiêu an toàn hơn*”. Khái niệm “an toàn hơn” là giúp các nhà quy hoạch sớm cập nhật các tồn tại đã xảy ra và phương hướng thay đổi, điều hành chính sách trong lĩnh vực giao thông vận tải nhằm xóa bỏ kịp thời các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông trên hệ thống đường bộ trong giai đoạn 2021-2030 và hướng đến mục tiêu “tầm nhìn không thương vong” năm 2045.

4. LỢI ÍCH CỦA KHÁI NIỆM “AN TOÀN HƠN”

Có thể khái lược rằng, tất cả các sản phẩm liên quan đến giao thông như đường sá (hạ tầng), xe cộ (phương tiện), con người (đào tạo, sát hạch) khi được vận hành trên hệ thống giao thông nhất quyết phải đạt được sự an toàn ở một chuẩn mực nhất định. Vì lẽ đó, vấn đề đảm bảo vấn đề an toàn giao thông trong tình hình mới triển khai theo Chỉ thị số 23-CT/TW, ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư “*Về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới*” và Chỉ thị số 10/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ “*Về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới*” rất cần được xem xét, bổ sung khái niệm ‘an toàn hơn’ để tư duy và hành động được linh hoạt, thông suốt đúng với bản chất của vấn đề.

Với khái niệm “an toàn hơn” sẽ cung cấp cho các cơ quan quản lý, những người thực thi công vụ trong lĩnh vực về giao thông vận tải thêm cơ sở pháp lý thực hiện, tránh được giới hạn bị ràng buộc giữa An toàn và Mất an toàn/Tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn. Các sản phẩm liên quan đến giao thông như đường sá, phương tiện và đào tạo lái xe cần được đảm bảo đạt được mức độ an toàn nhất định trước khi đi vào sử dụng, đồng thời liên tục được cập nhật, nâng cấp dựa trên diễn tiến giao thông thực tế khi được đưa vào khai thác. Điều này giúp giảm thiểu tai nạn và bảo vệ tính mạng người dân một cách chủ động và toàn diện hơn.

Khái niệm “an toàn hơn” mang lại nhiều lợi ích quan trọng cho lĩnh vực giao thông vận tải:

+ Nâng cao nhận thức: Người tham gia giao thông dần nhận biết mức độ nguy hiểm và rủi ro, từ đó có thói quen lựa chọn phương án an toàn nhất khi tham gia giao thông.

+ Cải thiện phương tiện: Các phương tiện sẽ ngày càng được nâng cấp, hướng đến mức độ an toàn cao hơn để bảo vệ người sử dụng.

+ Tạo cơ sở hạ tầng an toàn: Xây dựng và duy trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ an toàn hơn, trong đó đường sá, cầu, và các công trình phụ trợ được đảm bảo và dần bổ sung, nâng cao hơn nữa tiêu chuẩn, quy chuẩn chất lượng.

+ Thúc đẩy quản lý, chia sẻ và phân tích dữ liệu: Thu thập và phân tích dữ liệu về tai nạn giao thông và rủi ro để đưa ra các biện pháp cải thiện hiệu quả.

+ Sử dụng công nghệ và cơ sở hạ tầng thông minh: Áp dụng công nghệ và cơ sở hạ tầng thông minh để giảm thiểu tai nạn và nâng cao an toàn.

5. CÁC YÊU CẦU ĐỂ ÁP DỤNG KHÁI NIỆM “AN TOÀN HƠN” TRONG LĨNH VỰC GTVT

Để sớm triển khai khái niệm “an toàn hơn” trong lĩnh vực giao thông vận tải, chính quyền các cấp cần thực hiện các yêu cầu sau:

+ Luật pháp và quy định: Thiết lập và thực thi luật pháp và quy định liên quan đến an toàn giao thông, bao gồm quy tắc giao thông, cấp phép và kiểm soát vận chuyển, và tiêu chuẩn an toàn cho phương tiện và hạ tầng giao thông. Việc thiết lập và thực thi các luật pháp và quy định liên quan đến an toàn giao thông là cơ sở vững chắc để xây dựng một

hệ thống giao thông an toàn và hiệu quả. Một số biện pháp và chi tiết cụ thể cần triển khai thực hiện gồm: Cần tiến hành đánh giá, xem xét, điều chỉnh và bổ sung lại các quy định giao thông hiện hành để đảm bảo tính hiệu quả và phù hợp với thực tiễn giao thông tại Việt Nam. Điều này bao gồm việc đề xuất bổ sung các quy định nhằm thực thi có hiệu quả mục tiêu tầm nhìn không thương vong bằng các quy định cụ thể, rõ ràng hơn trên cơ sở tất cả các vụ TNGT xảy ra đều nhận được sự tham gia cùng xử lý của cơ quan an toàn giao thông cấp quốc gia cũng như ở các địa phương, để cùng nhau có phương cách xử lý toàn diện, căn cơ và lâu dài.

+ Giáo dục và nâng cao nhận thức: Đào tạo và giáo dục người tham gia giao thông về quy tắc giao thông và kỹ năng lái xe an toàn. Giáo dục và nâng cao nhận thức đóng vai trò then chốt trong việc thay đổi thái độ và hành vi của người tham gia giao thông, đồng thời giúp tăng cường ý thức về nguy cơ và các biện pháp phòng tránh tai nạn. Các biện pháp và chi tiết cần triển khai gồm: Xây dựng các chương trình giáo dục giao thông đa chiều, hướng đến các đối tượng tham gia giao thông khác nhau như học sinh, sinh viên, tài xế, người đi bộ và cảnh sát giao thông. Chương trình này

cần bám sát thực tế và tập trung vào việc chỉ ra những các mối nguy hiểm, nguy cơ có thể xảy ra TNGT nếu không chấp hành các quy định, quy tắc khi tham gia giao thông để từ đó nâng cao nhận thức và dần hình thành ý thức nhận biết về nguy cơ và cách thức phòng tránh tai nạn khi tham gia giao thông.

+ Quản lý, phân tích và chia sẻ dữ liệu: Thu thập, phân tích và chia sẻ dữ liệu liên quan đến tai nạn giao thông và vi phạm để xác định các tình huống nguy hiểm và đánh giá rủi ro. Để từ đó, có thể mô phỏng, dự đoán và đưa ra kế hoạch, phương cách phòng ngừa một cách chủ động, có xét đến yếu tố người tham gia giao thông.

+ Sử dụng công nghệ và cơ sở hạ tầng thông minh: Áp dụng công nghệ và cơ sở hạ tầng thông minh để cải thiện an toàn giao thông. Cơ sở hạ tầng thông minh bao gồm các biện pháp xây dựng và cải tiến hạ tầng giao thông để tăng cường an toàn. Ví dụ, đường cao tốc được trang bị các hệ thống phát hiện và thông báo tai nạn để nhanh chóng phản ứng với tình huống khẩn cấp. Đèn tín hiệu giao thông thông minh có thể điều chỉnh đèn theo tình hình giao thông thực tế, giúp giảm tắc nghẽn và tăng cường an toàn cho người đi bộ.

+ Hợp tác đa phương: Tạo ra sự hợp tác giữa các cơ quan chức năng và các tổ chức liên quan để đánh giá và xử lý các vụ tai nạn một cách toàn diện và trung thực. Cụ thể: sự hợp tác giữa các cơ quan chức năng mang tính liên ngành như Ủy ban ATGT Quốc gia, Ban ATGT các địa phương là rất quan trọng và cần thiết nhằm đánh giá các vụ TNGT cụ thể đã xảy ra một cách toàn diện, khách quan và trung thực, để từ đó người đứng đầu các cấp có thể sáng rõ vấn đề, thực thi phương cách xử lý cho phù hợp nhất. Điều này là hoàn toàn phù hợp với thông lệ quốc tế cũng như thực tiễn triển khai tại nhiều quốc gia tiên tiến trên thế giới hiện nay, như cơ quan quản lý giao thông, cảnh sát, y tế và các tổ chức xã hội cũng là yếu tố quan trọng để đảm bảo an toàn giao thông. Chỉ khi có sự phối hợp chặt chẽ và nỗ lực đồng bộ từ tất cả các bên liên quan, chúng ta mới có thể xây dựng được một môi trường giao thông an toàn hơn, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển và di chuyển của người dân.

+ Đánh giá và cải thiện liên tục: Tiến hành đánh giá định kỳ về hiệu quả và hiệu suất của các biện pháp an toàn và đề xuất cải tiến để đảm bảo an toàn giao thông liên tục cải thiện, nâng cao hơn.

6. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Việc đề xuất khái niệm “an toàn hơn” nhằm thiết lập một hệ thống giao thông hướng tới người tham gia giao thông được tốt hơn và an toàn hơn. Đồng thời đề hướng đến mục tiêu không thương vong vì tai nạn giao thông đường tại Việt Nam là

một bước tiến vượt bậc trong công tác nâng cao an toàn giao thông. Trong bối cảnh quốc gia đang chịu áp lực gia tăng từ tình trạng tai nạn và thương vong giao thông, việc tập trung vào tầm nhìn không thương vong đòi hỏi sự thay đổi đáng kể trong cách tiếp cận và đánh giá hiệu quả của các biện pháp an toàn giao thông. Nội dung bài báo nhấn mạnh về tầm quan trọng của việc xem xét và bổ sung các quy định hiện hành trên cơ sở “tất cả các yếu tố gây mất ATGT đường bộ cần phải được xem xét và xử lý” nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông và thúc đẩy mục tiêu tầm nhìn không thương vong một cách bền vững.

Để thành công trong việc áp dụng khái niệm “an toàn hơn”, “tất cả các bên liên quan trong lĩnh vực giao thông đường bộ cần phải chia sẻ trách nhiệm và hành động vì mục tiêu an toàn

Hơn”. Trong đó, cần đảm bảo đầy đủ cơ sở hành lang pháp lý để có được sự tham gia thực thi đầy đủ của các bên liên quan và sự đồng lòng trong việc xây dựng một hệ thống giao thông vận tải an toàn và đáng tin cậy. Việc được bổ sung và áp dụng khái niệm về “an toàn hơn” sẽ là chìa khóa để các vụ TNGT xảy ra có cơ hội được tất cả các bên liên quan xem xét, đánh giá một cách toàn diện để có thể có một phương cách xử lý đa chiều, chủ động, khoa học và hiệu quả hơn.

Thành công trong việc đưa Việt Nam tiến gần hơn đến mục tiêu không thương vong đòi hỏi sự cam kết thực thi một cách thiết thực và sự đồng lòng từ tất cả các bên liên quan, cũng như việc sử dụng một cách tối ưu các nguồn lực và công nghệ hiện có nhằm tạo ra môi trường giao thông an toàn hơn và bền vững hơn trong tương lai gần nhất có thể./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] He Y, Fan Y, Yan L, Peng J, Li Z. Visualization and Analysis of Global Vision Zero Studies and Policy Orientation in China. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 2022;19:14841. <https://doi.org/10.3390/ijerph192214841>.

[2] He Y, Yang S, Chan C-Y, Chen L, Wu C. Visualization Analysis of Intelligent Vehicles Research Field Based on Mapping Knowledge Domain. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems* 2021;22:5721-36. <https://doi.org/10.1109/TITS.2020.2991642>.

[3] Kim E, Muennig P, Rosen Z. Vision zero: a toolkit for road safety in the modern era. *Injury Epidemiology* 2017;4. <https://doi.org/10.1186/s40621-016-0098-z>.

[4] Chỉ thị số 23-CT/TW, ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới.

[5] Chỉ thị số 10/CT-TTg ngày 19/04/2023 của Thủ tướng Chính phủ Về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới.

[6] Quyết định số 2060/QĐ/TTg ngày 12/12/2020 của Thủ tướng Chính phủ Về 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 2045.

[7] Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 05/04/2022 của Chính phủ Về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2022 - 2025.

[8] Báo cáo số 87/BC-UBATGTQG, ngày 15/02/2023 Về kết quả thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông năm 2022 và phương hướng, nhiệm vụ trọng tâm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông năm 2023.

[9] Thông tư số 26/TT-BGTVT ngày 20/07/2012 của Bộ GTVT Quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác.