

## 1) Báo cáo nội dung hoạt động năm thứ 2

### Từ ngày 24/9 đến 12/10/2007 - Tập huấn tại Nhật Bản:

5 thành viên phía đối tác đã tham gia khoá tập huấn tại Nhật Bản trong thời gian 19 ngày. Lần này, những thành viên được cử đi là đại diện cho các dự án nâng cao năng lực như cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông, kỹ sư giao thông, tiểu ban tuyên truyền giáo dục thuộc Ban An toàn giao thông. Tại Nhật Bản, các thành viên đã nghiên cứu về các nghiệp vụ có liên quan đến cảnh sát tại Tổng cục cảnh sát, Sở Cảnh sát Tokyo, Sở cảnh sát tỉnh Saitama, viện nghiên cứu khoa học cảnh sát, đi thị sát các biện pháp quản lý tổ chức giao thông hiện đang được thực hiện tại khu vực Okutama và cải tạo nút giao tại Sở xây dựng đô thị Tokyo, đi thăm một công ty sản xuất đèn tín hiệu và nghiên cứu về đèn tín hiệu mới nhất hiện nay. Lần này, ngoài 5 thành viên chính thức, còn có một đoàn 9 người thuộc Ban An toàn giao thông cũng tham gia chuyến tập huấn bằng kinh phí của thành phố Hà nội. Đoàn đã đi thị sát các chiến dịch an toàn giao thông và các hoạt động đưa tin An toàn giao thông như thăm công ty Toyota và báo Asahi.



### Tập huấn ngắn hạn tháng 11 ~ 12/2007

Đây là khoá tập huấn ngắn hạn lần thứ 2 trong năm tài khoá thứ 2. Dựa trên kết quả đánh giá khoá tập huấn ngắn hạn lần thứ nhất tổ chức vào tháng 8, chúng tôi đã tiến hành sửa đổi chương trình và nội dung tập huấn, lập chương trình giảng dạy phù hợp với nhu cầu của học viên.

Bảng dưới đây thể hiện số lượng người tham gia khoá học đợt 1 và 2.

	Đợt 1	Đợt 2	Tổng
Cảnh sát giao thông	35 người	35 người	70 người
Thanh tra giao thông	20 người	20 người	40 người
Kỹ sư	25 người	17 người	42 người
Tổng	80 người	72 người	142 người



### **Ngày 1/12/2007 - Hoạt động giáo dục tuyên truyền An toàn giao thông sử dụng búp bê Dummy**

Hoạt động giáo dục ATGT ở Việt Nam chủ yếu lấy trọng tâm là các hoạt động tuyên truyền thông qua áp phích và các bài phát biểu trên phố. Giáo dục an toàn tại các trường học thì tập trung vào việc học theo sách và nghe cảnh sát nói chuyện, cho nên một thực tế cho thấy là hiệu quả của phương pháp giáo dục này hầu như không phát huy trong cuộc sống thường ngày. Do vậy, dự án TRAHUD đã tiến hành hoạt động giáo dục tuyên truyền An toàn giao thông bằng hình thức “tham gia - trải nghiệm - thực hiện”, đây là một hình thức đang được thực hiện tại Nhật Bản để đến gần với mọi người hơn. Mục đích của hoạt động lần này nhằm giới thiệu hoạt động giáo dục theo hình thức trải nghiệm bằng cách sử dụng búp bê Dummy. Buổi tập huấn này được thực hiện với sự phối hợp của Sở giáo dục đào tạo Hà nội, Tiểu ban tuyên truyền An toàn giao thông thuộc Ban An toàn giao thông thành phố, tại một trường tiểu học trong thành phố với phương thức để toàn bộ các em học sinh trong trường được chứng kiến tận mắt. Đối với những người tham gia, buổi tập huấn bằng hình thức trải nghiệm như vậy là kinh nghiệm đầu tiên và được đánh giá rất cao. Tuy nhiên, để tiếp tục triển khai hoạt động giáo dục bằng hình thức trải nghiệm về sau này thì hiện vẫn còn tồn tại nhiều vấn đề như việc đào tạo người hướng dẫn, xây dựng chương trình trải nghiệm (thực nghiệm) và tài liệu giảng dạy.



### **Ngày 5/12/2007 - Tổ chức hội thảo An toàn giao thông lần thứ 2 của dự án TRAHUD**

Hội thảo lần thứ 2 lấy trọng tâm là các chuyên gia Nhật bản của dự án TRAHUD và tổ trưởng các tổ công tác của dự án. Chủ đề của hội thảo lần này là dự án tuyển thí điểm các giải pháp an toàn giao thông toàn diện năm thứ 2 và các dự án nâng cao năng lực đang thực hiện (dự án đội Cảnh sát mẫu, dự án phân tích tai nạn giao thông, dự án nâng cao năng lực cho thanh tra giao thông). Mục tiêu của hội thảo lần này không chỉ để chia sẻ thông tin về nội dung hoạt động của dự án, mà thông qua việc các nhóm trưởng các dự án thí điểm và các thành viên hợp tác phát biểu để mọi người nhận thức lại mục đích các hoạt động, nâng cao động hướng thúc đẩy tích cực các hoạt động này.

### **Ngày 6/12/2007 - Toạ đàm về dự án thí điểm nâng cao năng lực phân tích tai nạn giao thông**

Dữ liệu tai nạn giao thông là hết sức quan trọng trong việc xem xét các giải pháp an toàn giao thông. Trên thực tế, dữ liệu tai nạn giao thông của thành phố Hà Nội đã được tích lũy trong hơn 10 năm, nhưng chỉ được tập hợp như những dữ liệu thống kê, chứ chưa hề được phân tích để đề ra giải pháp an toàn giao thông. Dự án TRAHUD với mục đích là xây dựng cơ chế và đào tạo nhân lực có khả năng thu thập, thống kê, phân tích tai nạn giao thông nên đã đề ra và thực hiện dự án nâng cao năng lực với chủ đề “xem xét các giải pháp an toàn giao thông dựa trên phân tích mang tính khoa học”. Mục đích của buổi tọa đàm lần này là nhằm để những người thuộc phía Hà Nội và những người làm trong các cơ quan liên quan đến Bộ Công an hiểu được nội dung hoạt động này.

### **Ngày 10 ~ 14/12/2007 - Tập huấn thuộc Dự án nâng cao năng lực phân tích tai nạn giao thông –**

Tiếp theo buổi toạ đàm như đã nói ở trên, dự án TRAHUD đã tổ chức đợt tập huấn cho các cảnh sát của các đội Cảnh sát giao thông về cách sử dụng phần mềm phân tích tai nạn mới được xây dựng. Đợt tập huấn này diễn ra trong 5 ngày với sự tham gia của 150 cảnh sát. Các học viên sử dụng máy tính để thực hành về nội dung phân tích tai nạn giao thông và phương pháp nhập dữ liệu. Giảng viên là ông Kikuchi – chuyên gia của dự án TRAHUD, cán bộ phòng viễn thông tin học thuộc Công an thành phố, và cán bộ bộ phận tin học thuộc Bộ Công an. Máy tính do dự án TRAHUD và phòng Cảnh sát giao thông cùng trang bị. Sau khoá học, số máy tính này được phát cho các đội Cảnh sát giao thông và sẽ triển khai nhập dữ liệu tai nạn từ 1 tháng 1 năm 2008.

### **Ngày 18/1/2008 - Tập huấn thuộc Dự án nâng cao năng lực Trung tâm điều khiển tín hiệu giao thông**

Dự án nâng cao năng lực này được thực hiện nhằm nâng cao năng lực thực hiện công việc liên quan đến vận hành đèn tín hiệu giao thông của các nhân viên trung tâm điều khiển tín hiệu thuộc Phòng Cảnh sát giao thông – Công an thành phố. Trong năm thứ 2 này, ông Yamazaki và ông Saito – chuyên gia dự án TRAHUD đã tổ chức các buổi giảng định kỳ (tập huấn ngắn hạn) nhằm dạy các kiến thức cơ bản về vận hành đèn tín hiệu. Khoá tập huấn không chỉ là truyền đạt các kiến thức mang tính lý thuyết trên bàn giấy mà còn tiến hành những buổi tập huấn mang tính thực hành như chỉ ra nút giao bất hợp lý, thay đổi lại đèn tín hiệu và xem xét kết quả cải tạo.

### **Ngày 16/1/2008 - Đồng tổ chức Hội thảo với Học viện Cảnh sát nhân dân**

Các khoá tập huấn ngắn hạn của TRAHUD hiện nay đang được thực hiện cùng với sự liên kết với Học viện cảnh sát nhân dân. Về giảng viên của các khoá tập huấn ngắn hạn, hiện nay chúng tôi đang lên kế hoạch đào tạo giảng viên cho từng tổ chức đối tác (Phòng cảnh sát giao thông, Ban Thanh tra giao thông, Sở giao thông công chính). Tuy nhiên, do hiện nay những thành viên này chưa có đủ năng lực của giảng viên, do vậy, chúng tôi đang liên kết với các tổ chức cấp cao của các trường đại học. Nhằm lập và thực hiện các giải pháp an toàn giao thông, ngoài các văn bản pháp quy về giao thông, những kiến thức kỹ thuật về giao thông để lý giải được các hiện tượng giao thông là hết sức cần thiết, nhưng việc gắn các kiến thức ứng dụng dựa trên kinh nghiệm và kiến thức này trong thời gian ngắn vào bản thân là không hề dễ dàng. Việc lĩnh hội những kỹ thuật cơ bản này không chỉ là việc học tập sau khi trở thành một thành viên trong xã hội mà việc học những kiến thức cơ bản này trong thời đại giáo dục cấp độ cao là cần thiết. Trong hội thảo lần này, tại học viện Cảnh sát nhân dân, các chuyên gia dự án TRAHUD và các giáo viên Học viện Cảnh sát nhân dân đã trình bày các bài tham luận về các hoạt động của dự án TRAHUD và tính thiếp yếu của việc ứng phó với các vấn đề giao thông.



### **Ngày 18/2/2008 – Lễ ra quân tuyển thí điểm An toàn giao thông toàn diện năm thứ 2**

( Trần Khát Chân - Đại Cồ Việt )

Dự án tuyển thí điểm các giải pháp an toàn giao thông toàn diện năm thứ 2 được thực hiện với chủ đề tác lần theo các loại phương tiện. Một trong những nguyên nhân lớn của tai nạn giao thông tại Việt Nam là giao thông hỗn hợp với các loại phương tiện cùng lưu thông như ô tô, xe máy, xe đạp, xe bus. Lần này, để giải quyết tình trạng nêu trên, chúng tôi thực hiện giải pháp tách làn cho xe 4 bánh và xe 2 bánh như mô tô, xe máy. Để thực hiện dự án, tổ công tác với trọng tâm là Sở giao thông công chính đã được thành lập. Các cuộc họp thảo luận xem xét về biện pháp cải tạo hạ tầng rất được coi trọng. Khi xem xét giải pháp, chúng tôi đã đi điều tra thị sát tại thành phố Hồ Chí Minh về việc tách làn theo loại phương tiện, trao đổi ý kiến với giáo sư các trường đại học. Dựa trên kết quả nghiên cứu một cách khoa học, tại phòng Cảnh sát giao thông, chúng tôi đã tiến hành xem xét chương trình hướng dẫn quy chế giao thông thông qua lực lượng cảnh sát giao thông là chủ đạo, lực lượng cảnh sát trật tự các phường và lực lượng dân phòng các phường cũng như tình nguyện viên. Tiểu ban truyền thuộc Ban An toàn giao thông cũng phối hợp với các tổ chức nhân dân địa phương tiến hành các hoạt động tuyên truyền trước ngày ra quân. Các hoạt động chuần bị được tiến hành để tổ chức lễ ra quân tuyển thí điểm với sự tham gia của Phó trưởng đại diện JICA, ông Tojo, phó chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội, ông Nguyễn Văn Khôi. Sau ngày ra quân, các hoạt động hướng dẫn cưỡng chế tập trung thông qua lực lượng cảnh sát giao thông kéo dài trong vòng 1 tháng và các hoạt động tuyên truyền của các tình nguyện viên đã được bắt đầu.



Ngày 20/2/20058 - Hội thảo an toàn giao thông TRAHUD lần thứ 3

Tại Hội thảo lần thứ 3, chúng tôi đã mời 3 chuyên gia đến từ Nhật để trình bày tại hội thảo. Chủ đề các bài tham luận của 3 chuyên gia là:

Thực hiện các giải pháp an toàn giao thông đối với xe 2 bánh tại Nhật Bản – ông Nagae Hiroyasu

Chủ tịch đại học - trung học – trung học cơ sở Nagasaki Nhật Bản - Học viện đại học Nagasaki Nhật Bản

Phó hội trưởng Hiệp hội ô tô Nhật Bản – giáo sư danh dự đại học Nhật Bản

Việc thực hiện giải pháp an toàn giao thông do cảnh sát giao thông Nhật Bản tiến hành – Ông Sato Osamu

Giảng viên chuyên nhiệm Risk Consulting Aioi (nguyên cố vấn ban giao thông thuộc Tổng bộ Cảnh sát Tokyo)

Thực hiện giải pháp an toàn giao thông do cơ quan quản lý đường Nhật bản tiến hành – ông Hosoya Koji

Trợ lý trưởng phòng – phòng công trình an toàn thuộc Ban quản lý đường bộ - Sở xây dựng Tokyo

Ba vị khách mời lần này là những người đóng vai trò mang tính chỉ đạo các giải pháp an toàn giao thông tại Nhật Bản trong nhiều năm, trong phần Panel Discussion, các khách mời đã đứng lên trả lời các câu hỏi



cũng như trao đổi ý kiến với những người tham dự, khiến cho buổi hội thảo trở nên sôi nổi.



#### **Ngày 27/2/2008 - Chuyến thăm của sinh viên đại học Kobe**

Khoảng 30 sinh viên đại học Kobe đến từ Nhật Bản đã tới thăm văn phòng dự án TRAHUD. Sau khi ông Takagi Michimasa - cố vấn trưởng trình bày các hoạt động của dự án, các ông Saito – chuyên gia dự án và ông Akiyama – OB Cảnh sát đã giao lưu và trả lời các câu hỏi của các sinh viên. Theo các sinh viên, họ không biết gì nhiều về hợp tác trong các lĩnh vực hợp tác kỹ thuật mà chỉ biết về hợp tác quốc tế được phát trên tivi như các lực lượng tình nguyện, hỗ trợ nhân đạo, cứu trợ khẩn cấp. Phần hỏi đáp tập trung vào nội dung như những khác biệt so với Nhật Bản và mức độ khó của hợp tác kỹ thuật.

#### **Ngày 13 và 20/3/2008 - Tập huấn thuộc dự án nâng cao năng lực cho Thanh tra giao thông**

Thanh tra giao thông là tổ chức thuộc Sở giao thông công chính, có nhiệm vụ cưỡng chế các vi phạm về đỗ xe và sử dụng đường trái quy định pháp luật và chở hàng quá khổ quá tải nhằm quản lý và bảo vệ các công trình giao thông. Ngoài ra, trong những năm gần đây, cùng với sự tốc độ cơ giới hóa, bắt đầu phát sinh các vấn đề về khí thải và tiếng ồn do ô tô gây ra. Dự án TRAHUD hiện đang thực hiện dự án nâng cao năng lực với chủ đề các giải pháp cho giao thông tĩnh và khí thải - tiếng ồn. Lần này, dự án TRAHUD đã tiến hành tập huấn cho các đội thanh tra giao thông thực hiện những nhiệm vụ trên bằng cách sử dụng các giáo trình do TRAHUD biên soạn. Sau khi học phần lý thuyết, chúng tôi có kế hoạch thực hiện các hoạt động cưỡng chế thực tế tại hiện trường.

#### **Ngày 22/3/2008 - Tọa đàm về Văn hóa An toàn giao thông**

Thông qua các dự án nâng cao năng lực và dự án tuyển thí điểm các giải pháp tổng thể về an toàn giao thông, dự án TRAHUD đã tập trung cải tạo mang tính kỹ thuật về các giải pháp an toàn giao thông, thực hiện hướng dẫn các hoạt động cưỡng chế vi phạm giao thông của người vi phạm quy tắc giao thông. Tuy nhiên, những hoạt động này không đủ để nâng cao ý thức của người tham gia giao thông. Khi xem xét tình hình thực tế như vậy, dự án TRAHUD đã mời các cơ quan thuộc chính quyền thành phố Hà Nội tham gia cuộc tọa đàm với chủ đề “xây dựng của văn hóa an toàn giao thông” nhằm thay đổi hành vi giao thông của mọi người. Sau khi mở cuộc tọa đàm, thành phố Hà Nội đã quyết định thực hiện văn hóa an toàn giao thông một cách chính thức, khiến cho việc thực hiện nội dung này một cách hiện thực trong năm thứ 3 đã được mở ra.

## 2) Báo cáo nội dung hoạt động năm thứ 3

Ngày 16/6/2008 - Giới thiệu nội dung hoạt động năm thứ 3

Trong phần này, ngoài giới thiệu kế hoạch hoạt động năm nay và nội dung hoạt động trong tháng này, cũng như những nội dung đã bắt đầu đi vào thực hiện (xây dựng văn hóa an toàn giao thông), chúng tôi xin được giới thiệu dưới đây những cảm tưởng của các chuyên gia Nhật Bản.

### 1. Kế hoạch hoạt động năm thứ 3

Chúng tôi đang dự kiến các hoạt động của năm thứ 3 (bắt đầu từ tháng 5) như sau:

- (1) Các khóa tập huấn ngắn hạn: Về hoạt động tập huấn, hiện nay chúng tôi đang tổ chức 2 loại hình tập huấn là các khóa tập huấn cơ bản và các khóa tập huấn chuyên môn. Các khóa tập huấn cơ bản là các đợt tập huấn ngắn hạn trong thời gian 5 ngày đã thực hiện trong năm thứ 2 và dự kiến sẽ kết thúc trong năm thứ 3. Trong năm cuối cùng, ngoài các khóa tập huấn (chính lý lại tài liệu tập huấn), chúng tôi cũng sẽ hệ thống hóa các dự án nâng cao năng lực (CD project) và sắp xếp lại mối liên kết giữa các dự án nâng cao năng lực. Theo đó, dự kiến năm nay sẽ tổ chức 3 đợt tập huấn với sự tham gia của 150-250 người.



Tập huấn ngắn hạn

- (2) Dự án thí điểm các giải pháp an toàn giao thông toàn diện: Chúng tôi sẽ tiến hành điều tra phân tích kết quả sau khi thực hiện giải pháp an toàn giao thông toàn diện năm thứ 2 (dự án phân làn theo loại phương tiện trên đường Trần Khát Chân - Đại Cồ Việt) và xem xét về các biện pháp cải tiến cần thiết. Giải pháp trong năm thứ 2 là chỉ dùng vạch sơn để phân chia làn đường. Trong thời gian thực hiện cưỡng chế và tuyên truyền, ý thức của người tham gia giao thông tương đối tốt, tuy nhiên sau đó, số người tham gia giao thông không tuân thủ quy tắc đã tăng lên nhanh chóng. Chúng tôi nghĩ rằng, việc quan trọng bây giờ là làm sao để các cơ quan đối tác hiểu được tầm quan trọng của việc tiếp tục thực hiện dự án này trong năm nay và có tiếp tục các hoạt động nối tiếp duy trì tuyến thí điểm.



Tuyến đường Trần Khát Chân - Đại Cồ Việt

- (3) Dự án nâng cao năng lực: Các dự án nâng cao năng lực vẫn đang tiếp tục được thực hiện với các chủ đề từ năm thứ 2. Trong năm thứ 3, ngoài việc bổ sung thêm các nội dung hoạt động như dự án Đội cảnh sát mẫu, chúng tôi còn tiến hành thay đổi hoặc bổ sung thêm các hoạt động của dự án về tuyên truyền, hướng tới các hoạt động có hiệu quả hơn.

Tên dự án	Cơ quan đối tác
Dự án Đội cảnh sát mẫu	Đội Cảnh sát giao thông số 3
Dự án Phân tích tai nạn giao thông	Đội khám nghiệm TNGT

Dự án thí điểm Trung tâm điều khiển tín hiệu	Trung tâm điều khiển tín hiệu
Dự án thí điểm đào tạo thanh tra giao thông (quản lý giao thông tĩnh/ khí thải - tiếng ồn)	Thanh tra giao thông thuộc Sở giao thông vận tải
Dự án thí điểm đào tạo tổ điều tra an toàn giao thông	Phòng giao thông thuộc Sở giao thông vận tải
Dự án mẫu các hoạt động tuyên truyền an toàn giao thông	Bộ phận giáo dục thuộc Ủy ban nhân dân
Dự án thí điểm phân tích công trình quản lý đường bộ (bổ sung)	Phòng giao thông thuộc Sở giao thông vận tải

- (4) Hoạt động xây dựng văn hóa an toàn giao thông: Hướng tới xây dựng văn hóa an toàn giao thông, tổ công tác đã được thành lập với các thành viên là Ban thường trực Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội, các thành viên của TRAHUD và đối tác. Trong năm nay, chúng tôi có kế hoạch thực hiện dự án thí điểm với đối tượng là 1-2 doanh nghiệp thuộc quận Hoàn Kiếm và các đoàn thể tại quận này.
- (5) Tập huấn nhóm đối tác tại Nhật Bản: Tiếp theo năm ngoái, năm nay, chúng tôi cũng có kế hoạch thực hiện tập huấn cho đối tác tại Nhật Bản. Lần này, dự kiến sẽ có 5 người đi tập huấn tại Nhật Bản vào tháng 9, trong thời gian khoảng 2 tuần.



Tập huấn tại Nhật Bản (năm trước)

- (6) Hội thảo an toàn giao thông: Tiếp theo năm ngoái, trong năm nay, chúng tôi cũng dự kiến tổ chức 2 Hội thảo an toàn giao thông. Nội dung hội thảo lần 1 là văn hóa an toàn giao thông, chúng tôi dự kiến sẽ mời giáo sư đại học đến từ Nhật Bản tham gia và có bài tham luận về phương pháp giải quyết tình trạng tiến thoái lưỡng nan trong xã hội giao thông và đặc tính hành động giao thông của xe 2 bánh. Thời gian tổ chức dự kiến là tháng 8/2008.



Hội thảo (năm ngoái)

- (7) Kế hoạch an toàn giao thông thành phố Hà Nội: trong kế hoạch an toàn giao thông thành phố Hà Nội được xem xét trong năm thứ 2, chúng tôi đã đề xuất kế hoạch cải thiện liên quan đến 8 vấn đề trọng điểm và 10 chế độ tổ chức – quy tắc nhằm giảm số vụ tai nạn giao thông cũng như số người chết và bị thương. Các dự án nâng cao năng lực mà TRAHUD hiện đang thực hiện sẽ đóng góp vào việc cải thiện chế độ tổ chức này. Nhìn từ góc nhìn ngược lại, để các dự án nâng cao năng lực này phát huy hiệu quả hơn nữa, việc những cải thiện về chế độ tổ chức trong kế hoạch an toàn giao thông thành phố Hà Nội được đảm bảo là rất quan trọng. Dự kiến, trong năm nay, chúng tôi sẽ hoàn thiện Kế hoạch 2010-2015 này.
- (8) Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực an toàn giao thông thành phố Hà Nội: Để thực hiện một cách hiệu quả các giải pháp an toàn giao thông được đề nghị trong “Kế hoạch an toàn giao thông thành phố Hà Nội”, chúng tôi sẽ hoàn thiện kế hoạch này dựa trên kết quả tập huấn ngắn hạn và các dự án nâng cao năng lực được thực hiện một cách liên tục các chương trình tập huấn (bao gồm cả lý thuyết và thực hành) cho các cảnh sát giao thông thành phố Hà Nội (thuộc phòng cảnh sát giao thông), kỹ sư và thanh tra giao thông

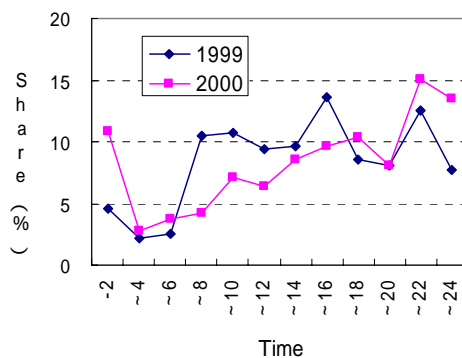
(thuộc Sở giao thông vận tải – cơ quan có nhiệm vụ lên kế hoạch - chuẩn bị - điều tra - thực hiện các giải pháp trên thực tế ).

- (9) **Hoạt động PR:** Nhằm thúc đẩy các hoạt động tuyên truyền an toàn giao thông mang tính phát triển liên tục, vấn đề quan trọng nhất là nâng cao hơn nữa việc tìm hiểu các chủ đề mà độc giả quan tâm và mức độ hiểu biết của các nhà báo viết tin. Tức là, việc truyền đi những thông điệp có ý nghĩa và dễ hiểu hơn về chủ đề mà độc giả quan tâm là hết sức quan trọng. Về các hoạt động tuyên truyền trong năm thứ 3, chúng tôi sẽ thành lập câu lạc bộ nhà báo an toàn giao thông Hà Nội và triển khai các hoạt động tuyên truyền với chủ đề là xây dựng văn hóa an toàn giao thông Hà Nội. Ngoài ra, chúng tôi cũng dự kiến xây dựng trang web giáo dục an toàn giao thông dành cho các bạn trẻ. Trang web này đang được xây dựng trên cơ sở 1 dự án liên kết giữa Ngân hàng thế giới – cuộc thi ngày sáng tạo Việt Nam và dự án TRAHUD.

## 2. Các hoạt động của dự án TRAHUD trong tháng này

**Thực hành về quy chế - cưỡng chế giao thông (Yanai):** Về dự án Đội cảnh sát mẩu trong năm thứ 3, chúng tôi đã họp với Đội trưởng Đội CSGT số 3 và Đội phó Đội tuần tra dẫn đoàn. Theo kết quả cuộc họp, từ 1 tháng 7 đến 31 tháng 12, Đội CSGT số 3 sẽ thực hiện “giữ vững kỷ luật của người cảnh sát, nỗ lực nâng cao tinh thần, tác phong làm việc, cùng với đó, nâng cao kỹ thuật hướng dẫn cưỡng chế giao thông, kỹ thuật xử lý tai nạn giao thông, hướng tới hình ảnh người cảnh sát giao thông vì nhân dân”, Đội tuần tra dẫn đoàn có mục tiêu là “nâng cao kỹ thuật cưỡng chế vi phạm tốc độ” vì vi phạm tốc độ hiện là nguyên nhân lớn dẫn tới tai nạn giao thông chết người. Về việc nâng cao kỹ thuật cưỡng chế vi phạm uống rượu lái xe, chúng tôi cũng đã lên kế hoạch, tuy nhiên, thực tế hiện nay “Chính phủ chưa ra quy định pháp luật về quy trình cưỡng chế vi phạm này” nên việc cưỡng chế đã không thể tiến hành. Như ng vấn đề đặt ra là cần phải tiếp tục, nêu rõ sự cần thiết của hoạt động này.

**Phân tích tai nạn giao thông (Kikuchi):** Dữ liệu tai nạn giao thông thành phố Hà Nội đã bắt đầu được thu thập theo biểu mẫu thống kê mới từ ngày 1 tháng 1 năm nay. Việc nhập dữ liệu này vào máy tính đã bị chậm một chút, tuy nhiên, chúng tôi đã tiến hành tập huấn về phần mềm nhập dữ liệu mới cho 28 cảnh sát chịu trách nhiệm nhập dữ liệu của các đội cảnh sát giao thông (mỗi đội 2 người) vào ngày 29 tháng 5 và đã bắt đầu tiến hành nhập dữ liệu tại các đội từ 1 tháng 6. Phần lớn số người chết vì tai nạn giao thông tại Hà Nội là phát sinh vào thười điểm ban đêm và khuynh hướng này đang gia tăng trong những năm gần đây (xem bảng dưới). Từ kết quả phân tích dựa trên dữ liệu tai nạn mới, chúng tôi hy vọng không lâu nữa, số người chết vì tai nạn giao thông ban đêm sẽ giảm do thực hiện các giải pháp an toàn giao thông hiệu quả cho loại hình tai nạn này.



**Hình 2.1 Sự biến đổi về số người chết vì tai nạn giao thông chia theo ngày - đêm**

**Hoạt động tuyên truyền an toàn giao thông (Nishi):** Tuyên truyền tại Việt Nam về cơ bản phần lớn là thông báo cho mọi người biết về sự kiện của đất nước, còn tuyên truyền tại Nhật Bản thì đang được thực hiện theo hình thức khác. Tuy nhiên, mặc dù thực hiện nhiều các biện pháp khác nhau nhưng cách nghĩ cơ bản về tuyên truyền là tương đối giống nhau, và có 4 điểm cần thiết là “làm cái gì” “cho ai” “như thế nào” (phương pháp) và hiệu quả. Do vậy, điều quan trọng là làm cho mọi người biết, hiểu và hành động (thực hiện hành động an toàn). Để làm được điều này, chúng tôi đã soạn tài liệu hướng dẫn sao cho có ý nghĩa đối với những người làm công tác hướng dẫn an toàn giao thông, để họ có thể tiếp tục sử dụng sau khi dự án kết thúc. Như vậy, một điều không được quên là cần phải sử dụng những mẫu cụ thể dễ hiểu và có thể sử dụng được luôn như dạng file power point.

Sản phẩm để dùng cho tuyên truyền có rất nhiều loại nhưng cần tập trung vào các hình thức như tờ rơi, áp – phích là những loại hình thường được sử dụng, còn những loại hình khác, nếu có điều kiện để sử dụng thì càng tốt.

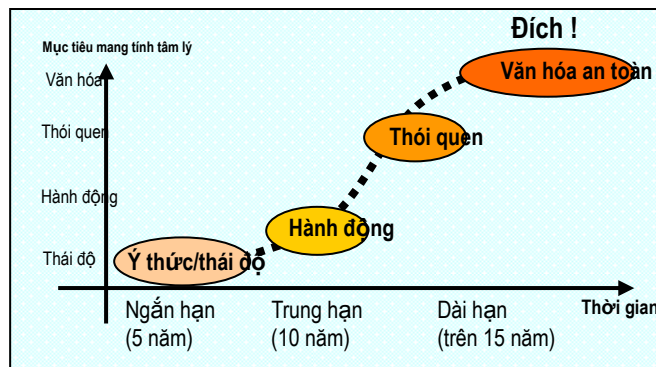


### 3. Hướng tới xây dựng văn hóa an toàn giao thông

#### Văn hóa an toàn giao thông là gì?

Xã hội có văn hóa an toàn giao thông, nếu nói một cách đơn giản là một “xã hội mà những người dân tham gia giao thông, mọi người đều có ý thức về cách hành xử và thực hiện các hành động an toàn”. Những hành xử giao thông của người dân Hà Nội hiện nay chưa thể nói là tốt. Những hành động vượt đèn đỏ hay chạy ngược chiều của người điều khiển xe máy, người đi bộ sang đường lung tung đều là những việc diễn ra hàng ngày. Tuy nhiên, gần đây, dường như người Việt Nam bắt đầu sợ những hành động như thế này. Trên thực tế, từ các kết quả nghe và điều tra theo bảng câu hỏi, có rất nhiều câu trả lời ngoài yêu cầu phải tăng cường cường chế và trang bị cơ sở hạ tầng, cần phải chú trọng đến tinh thần và ý thức của người lái xe vì đây là những nguyên nhân chủ yếu của vi phạm.

Việc thực hiện văn hóa an toàn giao thông không phải là việc dễ dàng. Đường đi của văn hóa an toàn giao thông sẽ giống như hình dưới đây và cần nhiều thời gian mới có thể thực hiện được. Đầu tiên, cần phải nắm bắt được thái độ, ý thức đối với việc tuân thủ giao thông của mọi người và làm rõ cơ chế của hành động. Trên cơ sở đó, để thay đổi thái độ, hành động, điều quan trọng là phải lần mò tìm các hoạt động tuyên truyền, hoạt động cộng đồng, các chiến dịch, hoạt động giáo dục có hiệu quả. Sau đó, việc thực hiện các hoạt động như vậy một cách đều đều sẽ kết nối với thói quen của hành động đã có cân nhắc về an toàn, và kết nối với văn hóa an toàn giao thông.



Hình 3.1.1 Đường đi của việc thực hiện văn hóa an toàn giao thông

Nói bên lề một chút, về chuyên mấy hôm trước dẫn con đi bộ trên đường. Hôm đó, tôi đã để quên bánh kẹo ở nhà, nhưng hơn một nửa số người có mặt trên đường nói rằng chỉ cần nhét kẹo vào tay đứa trẻ là xong (tôi không hiểu rõ những từ đó lắm, nhưng điều bộ là như vậy). Nếu chỉ bị nói như vậy thôi thì cũng chỉ là chuyện bỏ quên, tuy nhiên, tôi lại cứ có cảm giác như mình làm cái gì đó sai trái vậy, và chuyện này cứ ám ảnh tôi mãi. Do vậy, từ lần sau, chuyện quên bánh kẹo ở nhà cũng ít xảy ra hơn. Chuyện này cũng giống như chuyện vượt đèn đỏ vậy. Nếu như những người dân ở đó có thể hiểu được tầm quan trọng của những hành động an toàn giao thông và việc hướng dẫn những hành động này thì những hành động an toàn sẽ được thực hiện, như thế chẳng phải là thói quen (tập quán), văn hóa hay sao?

Dự án TRAHUD sẽ tìm các biện pháp để có thể thay đổi thái độ, ý thức và hành động của mọi người. Trong năm nay, chúng tôi sẽ cố gắng để sao cho những người liên quan và người dân hiểu được điều này chủ yếu thông qua các buổi học và dự án thí điểm.

### 4. Cảm tưởng của các chuyên gia Nhật Bản

Dưới đây, chúng tôi xin giới thiệu cảm tưởng của các chuyên gia Nhật Bản trong dự án TRAHUD khi họ tới Hà Nội làm việc.

**Sự khác nhau giữa các quốc gia:** Điều tôi cảm thấy khác biệt so với giao thông đường bộ của Nhật Bản là việc các phương tiện được tự do thoải mái rẽ phải tại các nút giao có bố trí đèn tín hiệu giao thông mà không cần quan tâm đến hiện thị của đèn tín hiệu. Giao thông ở Nhật Bản đi phía bên tay trái nên tương đương với rẽ trái ở Nhật Bản. Ở Nhật, trong trường hợp không có biển thị cho phép rẽ trái bằng đèn tín hiệu giao thông hay bằng các quy chế giao thông thì các phương tiện phải dừng lại khi có tín hiệu đèn đỏ. Ngoài ra, trên các tuyến phố chính trong nội thành Hà Nội, có rất nhiều nút giao có bố trí đường dành riêng cho rẽ phải ngay trước ngã tư. Tôi nghĩ rằng đây quả là một biện pháp rất hay để giảm ùn tắc giao thông. Tuy nhiên, nếu có xe đi thẳng vẫn chưa kịp qua nút giao thì đã gặp tín hiệu đèn đỏ phải dừng lại, khi đó, những xe rẽ phải để tránh những xe đi thẳng này, đã tràn lên vỉa hè để đi, điều đó thực sự là không an toàn. Nếu xét trên phương diện an toàn giao

thông thì việc đề cho hiện tượng này xảy ra là rất nguy hiểm. Vì sẽ xảy ra việc xem nhẹ quy định pháp luật về giao thông, cho nên, tôi thiết nghĩ là nếu thông nhất việc hướng dẫn và cưỡng chế giao thông, làm cho hình thức đi lại này hiệu quả hơn nữa thì đây sẽ là một giải pháp có hiệu quả về giao thông đường bộ, vừa an toàn lại vừa thuận tiện.

Giao thông đường bộ tại Nhật Bản: các vấn đề bảo hộ cho người đi bộ được quy định rất rõ ràng trong luật giao thông. Trường hợp lái xe gây tổn hại đến người đi bộ khi họ sang đường thì sẽ bị xử phạt rất nặng trên cơ sở so sánh về mức độ vi phạm giao thông. Đương nhiên, với trường hợp gây ra tai nạn giao thông cũng có quy định xử phạt tương tự. Ngoài ra, phía người đi bộ cũng phải chịu trách nhiệm. Người đi bộ phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định trong luật giao thông đường bộ, đồng thời trong luật cũng quy định rõ những nơi nào người đi bộ không được sang đường. Nếu người đi bộ sang đường ở những nơi không được phép mà gặp tai nạn thì chính người đi bộ sẽ phải gánh chịu những tổn thất nặng nề. Do đó, cảnh sát giao thông ở Nhật sẽ phải tiến hành cưỡng chế nghiêm khắc đối với các lái xe gây tổn hại đến người đi bộ, đồng thời cũng phải xử lý nghiêm những trường hợp người đi bộ vi phạm giao thông.

Tôi nghĩ rằng nếu làm cho người dân họ thấm nhuần được tư tưởng an toàn giao thông bằng các đổi sách kết hợp được cả sự cứng rắn và mềm dẻo thì sẽ giảm thiểu được tai nạn giao thông (Yanai).