

Nghiên cứu đề xuất các giải pháp đảm bảo an toàn giao thông tại khu vực trường học

■ TS. PHẠM HOÀI CHUNG; ThS. VŨ THU HƯƠNG

Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải

TÓM TẮT: Những năm gần đây, tình hình TNGT nói chung trên địa bàn toàn quốc đã có những diễn biến tích cực, giảm cả về số vụ, số người chết, số người bị thương do TNGT, tuy nhiên TNGT có liên quan đến trẻ em vẫn còn những diễn biến phức tạp. Theo thống kê của một số địa phương cho thấy, trong năm 2018 tỷ lệ TNGT đối với nhóm người dưới 18 tuổi chiếm khoảng 8 - 10%. Nếu so sánh với một số quốc gia trong khu vực và trên thế giới, tỷ lệ thiệt mạng do TNGT của học sinh THPT tại Việt Nam gấp 2,73 lần Nhật Bản, 1,84 lần Hàn Quốc và 1,25 lần Campuchia. Bên cạnh đó, tình hình giao thông tại khu vực cổng trường học hiện nay cũng đang nổi lên nhiều vấn đề bất cập, điển hình như tình trạng UTGT cổng trường khu vực đô thị vào giờ đến trường, tan học và nguy cơ xảy ra TNGT tại các trường học có vị trí gần hoặc nằm dọc các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ... Trong khi đó, một bộ phận không nhỏ học sinh tham gia giao thông còn thiếu ý thức như đi xe đạp dàn hàng ngang, phóng nhanh, không đội mũ bảo hiểm. Ngoài ra, những năm vừa qua đã xuất hiện và gia tăng nhanh chóng một số loại phương tiện gắn động cơ như xe đạp điện, xe máy điện học sinh trên 16 tuổi được phép sử dụng cũng đã gây ảnh hưởng không nhỏ đến tình hình mất trật tự ATGT đối với học sinh và tại khu vực trường học.

TỪ KHÓA: An toàn giao thông, tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, quản lý nhà nước, kết cấu hạ tầng giao thông.

ABSTRACT: In recent years, the situation of traffic accidents in Vietnam has had positive developments, reducing both the number of cases, the number of deaths and the number of people injured by traffic accidents. However, traffic accidents involving children are still complicated. According to statistics of some provinces, in 2018, the rate of traffic accidents for the group of people under 18 accounted for about 8 - 10%. Compared to some countries in the region and around the world, the rate of traffic accident death in Vietnam is 2.73 times higher than in Japan, 1.84 times higher than in South Korea and 1.25 times Cambodia. In addition, the traffic situation at the school gate area is currently emerging with many inadequacies, such

as traffic congestion in urban areas at school hours, after school and at risk. chance of traffic accident at schools located near or along national highways, provincial roads. Meanwhile, a significant proportion of students in traffic still lack consciousness as going horizontal bike, speeding, no helmet. In addition, in recent years, the number of motorized vehicles such as electric bicycles and electric scooters has increased rapidly. Students over 16 years of age are allowed to use it, which has a significant impact on the traffic safety situation for students and in the school area.

KEYWORDS: Traffic safety, traffic accidents, traffic jam, state management, transport infrastructure.

1. HIỆN TRẠNG ĐẢM BẢO TRẬT TỰ ATGT ĐỐI VỚI TRẺ EM VÀ TẠI KHU VỰC TRƯỜNG HỌC

Theo thống kê của Liên Hợp quốc, trung bình mỗi năm trên thế giới có trên 186.000 trẻ em tử vong do TNGT, cứ 3 phút có một trẻ em mất đi mạng sống. Ở nước ta, tỷ lệ TNGT ở trẻ em vẫn còn cao so với tỷ lệ bình quân thế giới và khu vực, đặc biệt là tại Hà Nội, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh, TNGT liên quan đến trẻ em và nạn nhân TNGT là trẻ em có xu hướng gia tăng trong giai đoạn 2011 - 2016. Theo nghiên cứu của Ủy ban ATGT Quốc gia và Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy (VAMM) thì tại Hà Nội, TNGT liên quan tới trẻ em từ năm 2015 đã gia tăng theo cả 3 tiêu chí về số vụ, số trẻ bị chết và số trẻ bị thương. Học sinh cấp 3 là đối tượng dễ bị tổn thương nhất, chiếm tới 90% các vụ TNGT liên quan tới trẻ em trong ba năm gần đây. Tỷ lệ thiệt mạng do TNGT của học sinh cấp 3 tại Hà Nội vào năm 2016 là 7,39/100.000 học sinh. Học sinh cấp 3 (16 - 18 tuổi) là đối tượng bị TNGT và tử vong cao nhất, trên 80% các vụ TNGT xảy ra khi trẻ em đang cầm lái điều khiển phương tiện. Mức rủi ro tử vong do TNGT ở trẻ em tại TP. Hồ Chí Minh cao gấp 3 - 4 lần mức rủi ro trung bình của người dân thành phố; cao gấp 8 - 9 lần trẻ em cùng nhóm tuổi ở các nước thuộc tổ chức hợp tác và phát triển kinh tế OECD (kết quả tổng hợp từ

nghiên cứu "Các giải pháp nâng cao ATGT cho trẻ em tại TP. Hồ Chí Minh" (2015) và "Các giải pháp nâng cao ATGT cho học sinh THPT tại Hà Nội" (2017), nằm trong chương trình hợp tác giữa Ủy ban ATGT Quốc gia và Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy (VAMM) giai đoạn 2015 - 2016, 2016 - 2017.

Bên cạnh đó, vấn đề UTGT tại cổng trường, đặc biệt các trường mầm non, tiểu học, THCS tại các đô thị lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh cũng đang là vấn đề nhức nhối.

Tại cổng các trường học, phụ huynh thường đứng ở vị trí gần sát cổng trường để đón học sinh, do số lượng người đưa đón quá nhiều và không có diện tích để làm nơi đỗ xe nên tình trạng đỗ xe tràn xuống lòng đường diễn ra ở hầu hết các cổng trường học. Đặc biệt, tại các trường mà nằm trên các tuyến đường có lưu lượng phương tiện lớn thì tình trạng ùn tắc càng diễn ra phức tạp hơn. Không chỉ thế, sau khi đón học sinh xong, rất nhiều phụ huynh đi theo nhiều hướng khác nhau thậm chí là đi ngược chiều, còn nhiều học sinh không được đội mũ bảo hiểm...

Bên cạnh đó, hàng quán, hàng rong ở khu vực gần trường học vẫn còn rất nhiều, lấn chiếm vỉa hè và cũng là nơi tập trung đông học sinh cũng là nguyên nhân gây nên tình trạng UTGT.

2. NGUYÊN NHÂN GÂY MẤT TRẬT TỰ ATGT TẠI KHU VỰC TRƯỜNG HỌC

Theo đánh giá có nhiều nguyên nhân dẫn đến tình trạng mất trật tự ATGT trong khu vực trường học, trong đó có một số nguyên nhân chính.

2.1. Kết cấu hạ tầng giao thông

Do một số trường học khu vực nội thành ở trên các tuyến đường, phố nhỏ hoặc trong ngõ nên vào giờ cao điểm có mặt đỗ lưu lượng phương tiện lớn và thường gây UTGT tại đây.

- Hầu hết các trường học có diện tích xây dựng trường không đạt tiêu chuẩn, do đó không bố trí được chỗ đỗ xe dành riêng cho phụ huynh đưa đón học sinh, diện tích vỉa hè quanh khu vực trường học quá nhỏ hoặc bị chiếm dụng khiến phụ huynh đỗ xe tràn xuống lòng đường. Theo Tiêu chuẩn TCVN:2011 - Yêu cầu thiết kế trường mầm non: Khu đỗ xe cho khách và phụ huynh học sinh cần tính đủ chỗ cho 70% số học sinh trong trường; Tiêu chuẩn TCVN 8793:2011 - Yêu cầu thiết kế trường tiểu học: Chỗ đỗ xe của khách và phụ huynh tính với tỷ lệ 50% tổng số học sinh và cần bố trí riêng biệt; Tiêu chuẩn 8794:2011 - Yêu cầu thiết kế trường trung học: chỗ đỗ xe của khách và phụ huynh học sinh tính với tỷ lệ 50% tổng số học sinh và cần bố trí riêng biệt với tiêu chuẩn diện tích một chỗ đỗ xe được quy định như sau: ô tô 25 m²/xe, xe máy 2,5 m²/xe, xe đạp 0,9 m²/xe. Vì vậy, đây là một trong những nguyên nhân gây cản trở giao thông hoặc UTGT do phụ huynh đứng chờ học sinh lối lòng đường.

- Thiếu các biển báo hạn chế tốc độ phương tiện, đèn tín hiệu giao thông hoặc quá giảm tốc để hạn chế tốc độ của phương tiện khi vào khu vực có trường học.

- Thiếu các cấu vượt đường bộ, biển báo hiệu giao

thông, vạch kẻ sang đường cho các học sinh nhất là tại những trường học ở ngoài đô thị, gây mất an toàn cho học sinh, giáo viên và phụ huynh khi tham gia giao thông, đặc biệt là các trường học gần quốc lộ.

2.2. Phương tiện tham gia giao thông không đảm bảo an toàn

- Như các phân tích ở trên thì nguyên nhân phương tiện mất ATGT chủ yếu là từ phía các dịch vụ đưa đón học sinh tự phát do nhu cầu của các phụ huynh mà trường học không tổ chức đưa đón học sinh.

- Xe đưa đón học sinh không đảm bảo quy định vẫn còn diễn ra, chưa được xử lý triệt để. Cơ quan chức năng cần quản lý chặt chẽ, hiệu quả hơn, bảo đảm an toàn cho các em học sinh trong quá trình tham gia giao thông.

- Một lượng nhỏ phương tiện là xe gắn máy do phụ huynh học sinh đưa đón con. Phương tiện này chủ yếu xuất hiện ở vùng nông thôn và vùng Tây Bắc. Đây là những nơi còn nhiều phương tiện cũ, xử lý vi phạm và bảo ATGT nhưng vẫn được sử dụng.

2.3. Ý thức tham gia giao thông của học sinh và phụ huynh

- Theo kết quả nghiên cứu ATGT về tình hình tham gia giao thông của học sinh THPT tại Hà Nội do Ủy ban ATGT Quốc gia và Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM) thực hiện cho thấy:

- + TNGT liên quan đến học sinh THPT chiếm 90% tổng số vụ TNGT của trẻ em và tỷ lệ tử vong do TNGT của nhóm này có xu hướng gia tăng. Trong đó, 55% các vụ TNGT xảy ra với học sinh THPT là do xe máy điện và xe đạp điện. Điều này cho thấy, xe máy điện, xe đạp điện là phương tiện dẫn trường mất an toàn đối với học sinh THPT, đòi hỏi phải được hướng dẫn, xử lý vi phạm và quản lý chặt chẽ nhiều hơn nữa để bảo đảm an toàn cho học sinh đến trường.

- + Tỷ lệ TNGT của nhóm đi xe đạp điện, xe máy điện và xe máy là cao nhất, khoảng 0,5 vụ/học sinh.

- + Lỗi vi phạm: 34% học sinh đi xe mô tô không có gương chiếu hậu; 81% với xe máy, với xe đạp điện là 90%.

- + Các hành vi rủi ro mất ATGT thường xảy ra với nhóm đối tượng học sinh cụ thể là: đi bộ dưới lòng đường; đeo tai nghe nghe nhạc khi sang đường; không đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy; khi rẽ, chuyển hướng thì đánh giá không đúng tốc độ của phương tiện đi tới và không bật tín hiệu xin đường; đi hàng hai, hàng ba; vượt đèn đỏ; phanh gấp; có vượt qua nút giao khi đèn vàng...

- Từ những phân tích trên, nguyên nhân chính của học sinh chưa có kiến thức, nhận thức đầy đủ về ATGT, thiếu kỹ năng xử lý tình huống khi tham gia giao thông. Bên cạnh đó, ý thức của học sinh về ATGT chưa cao nên khi tham gia giao thông học sinh không chấp hành các quy định về ATGT như vượt đèn đỏ, đi bộ dưới lòng đường, băng qua đường bất ngờ, không quan sát, đùa nghịch, đu bám theo xe, đi xe đạp dàn hàng ngang lấn chiếm làn đường của các phương tiện khác, vượt trước mũi ô tô, xe máy hoặc lên xuống xe không quan sát trước sau nên dễ bị va quệt. Nhiều trường hợp học sinh sử dụng xe đạp điện, xe gắn máy chở quá số người quy định, không đội mũ bảo hiểm, điều khiển phương tiện trên 50cc... khi kỳ

năng xử lý tình huống giao thông còn hạn chế.

- Ý thức của phụ huynh, việc để trẻ con đứng, ngồi trước xe máy; không đội mũ bảo hiểm cho con khi ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy; chờ người quá số người quy định; vừa đi vừa cười đùa vừa nghe điện thoại; phóng nhanh, vượt ẩu; lang lách; đi ngược chiều; vượt đèn đỏ; dừng, đỗ xe trước cổng trường không đúng quy định, gây cản trở giao thông...

3. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP ĐẢM BẢO ATGT TẠI KHU VỰC TRƯỜNG HỌC

3.1. Giải pháp nâng cao điều kiện an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông khu vực các trường học

- Hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trong khu vực trường học theo đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn xây dựng;

- Ra soát bố trí hệ thống biển báo hiệu đảm bảo trật tự ATGT trong khu vực trường học;

- Sử dụng gờ giảm tốc, sơn giảm tốc, gờ giảm tốc có màu sắc tương phản trong khu vực trường học, trong đó chú trọng đến các vật liệu có tính ma sát cao để tăng cường hiệu quả của phanh khi phương tiện quan sát thấy học sinh lưu thông;

- Vẽ vạch kẻ đường bằng hình ảnh 3D trong khu vực trường học, đồng thời khuyến khích người đi bộ sang đường đi đúng vạch kẻ;

- Lắp đặt hệ thống camera giám sát và xử lý vi phạm về trật tự ATGT khu vực trường học. Hệ thống



giám sát và xử lý vi phạm sẽ góp phần trực tiếp nâng cao ý thức chấp hành các quy định về trật tự ATGT của người điều khiển phương tiện. Với biện pháp này có thể từng bước hoàn thiện việc đổi mới phương thức thanh tra, kiểm tra, giám sát các hoạt động của người tham gia giao thông, chủ động đối phó với các tình huống UTGT, TNGT;

- Ưu tiên bố trí làn xe đạp trong khu vực trường học đặc biệt đối với các trường học nằm trên đường trục chính đô thị (trong khu vực đô thị) và đường ô tô đạt cấp III trở lên (đối với trường học nằm ngoài khu vực đô thị);

- Xây dựng cầu vượt (hoặc hầm chui) tại khu vực các trường học tại vị trí vượt qua đường trong trường hợp qua khu vực trường học có lưu lượng xe lớn hơn 2.000 PCU/h và lưu lượng bộ hành lớn hơn 100 người/h (tính giờ cao điểm vào học và tan học);

- Xác định danh mục kết cấu hạ tầng giao thông (biển báo khu vực trường học, đèn tín hiệu sang đường, vạch băng qua đường, gờ giảm tốc/sơn giảm tốc...) theo các mức độ ưu tiên khác nhau đối với từng khu vực trường học, cụ thể:

Bảng 3.1. Đề xuất mức độ ưu tiên theo từng khu vực trường học

| TT | Kết cấu hạ tầng | Trong khu vực đô thị/ khu dân cư | | | Ngoài khu vực đô thị | | |
|----|--|----------------------------------|-------------------|--------------|----------------------|------------|------------------|
| | | Đường trục chính | Đường cấp khu vực | Đường nối bộ | Cấp II trở lên | Cấp III | Cấp IV trở xuống |
| 1 | Biển báo khu vực trường học | cao | trung bình | thấp | cao | cao | trung bình |
| 2 | Đèn tín hiệu sang đường | cao | trung bình | thấp | cao | trung bình | thấp |
| 3 | Vạch băng qua đường cho người đi bộ | cao | cao | thấp | cao | cao | thấp |
| 4 | Gờ giảm tốc/sơn giảm tốc | cao | cao | thấp | cao | cao | thấp |
| 5 | Biển báo giới hạn tốc độ | cao | trung bình | thấp | cao | cao | thấp |
| 6 | Sơn cảnh báo "đi chậm" | cao | trung bình | thấp | cao | cao | thấp |
| 7 | Biển dừng xe, vạch dừng xe trong khu vực qua đường của người đi bộ | cao | cao | thấp | cao | cao | thấp |

| | | | | | | | |
|---|-----------------------|-----|------------|------|-----|------------|------|
| 8 | Làn xe đạp | cao | trung bình | thấp | cao | trung bình | thấp |
| 9 | Cầu vượt/ hầm chui | cao | thấp | thấp | cao | thấp | thấp |

3.2. Giải pháp tổ chức giao thông khu vực trường học

3.2.1. Đối với các trường học trong khu vực đô thị

Căn cứ theo các vấn đề tồn tại chính tại khu vực trường học trong đô thị đó là UTGT do phụ huynh học sinh đưa đón con em, đặc biệt tại các trường mầm non, tiểu học, để xuất một số giải pháp cụ thể như sau:

- Bố trí khu vực đưa đón học sinh trong và ngoài khu vực trường học và quy định khu vực đỗ đối với từng khối. Trong trường hợp diện tích khu vực đưa đón học sinh không đáp ứng đủ nhu cầu, cần bố trí giờ tan học lệch nhau giữa các khối để phân bố nhu cầu đứng, đỗ đưa đón học sinh trong cùng thời điểm;

- Đối với các trường nằm trong khu vực hạn chế về hạ tầng giao thông, có mặt đường nhỏ hẹp, vỉa hè hẹp (hoặc không có vỉa hè) cần bố trí những điểm đưa đón học sinh tại các khu vực lân cận;

- Trong trường học: Bố trí khu vực để xe của giáo viên, khu vực để các phương tiện cơ giới tách biệt với không gian của học sinh;

- Thực hiện các chương trình đưa đón học sinh bằng các hình thức dịch vụ vận tải hành khách công cộng, khuyến khích các hình thức đưa đón học sinh bằng xe buýt (school-bus) hoặc xe hợp đồng đưa đón học sinh của các trường. Đi lại bằng giao thông công cộng là xu thế của thời đại bởi đó là giải pháp căn cơ góp phần nâng cao ATGT, giảm thiểu UTGT.

3.2.2. Đối với các trường học ngoài khu vực đô thị

- Quy định giới hạn tốc độ dưới mức 30 km/h, 40 km/h đối với các loại phương tiện giao thông khi lưu thông trong khu vực trường học;

- Phân tách luồng giao thông phi cơ giới và giao thông cơ giới bằng việc sử dụng dải phân cách (cứng và mềm) tại khu vực trường học.

3.3. Giải pháp quản lý nhà nước về đảm bảo ATGT khu vực trường học

*) Giải pháp chung

- Quy định cụ thể khu vực trường học (school-zone), khu vực bảo vệ trẻ em khi lưu thông đến trường, từ đó thực hiện các biện pháp ưu tiên đảm bảo trật tự ATGT; đề xuất quy định khu vực trường học trong phạm vi bán kính 300 - 500m từ cổng trường, trong đó khu vực bảo vệ tuyệt đối trong phạm vi bán kính 100m từ cổng trường. Trong khu vực này bố trí các trang thiết bị đảm bảo ATGT để bảo vệ trẻ em khỏi các TNGT tiềm tàng, đồng thời các quy định về trật tự ATGT trong khu vực này nghiêm ngặt hơn các khu vực khác;

- Xây dựng, ban hành tiêu chuẩn, quy chuẩn thiết kế hạ tầng giao thông đảm bảo trật tự ATGT khu vực trường học, trong đó có xét đến các yếu tố đặc trưng theo cấp bậc trường học, khu vực trường học...

- Xây dựng thí điểm mô hình cổng trường học an

toàn, tổng kết đánh giá hiệu quả và nhân rộng mô hình trên toàn địa phương. Mô hình cổng trường an toàn bao gồm các vấn đề sau:

- + Nguyên tắc xác định và cách thức quản lý khu vực cổng trường an toàn;

- + Khảo sát, điều tra để xác lập khu vực cổng trường an toàn;

- + Xác lập khu vực cổng trường an toàn và lập kế hoạch quản lý;

- + Bố trí các trang thiết bị ATGT và xây dựng các phương án tổ chức giao thông đảm bảo an toàn;

- + Giáo dục ATGT;

- + Quản lý vận hành khu vực cổng trường an toàn.

- Rà soát các khu vực trường học không đảm bảo trật tự ATGT hoặc có nguy cơ mất trật tự ATGT để nhanh chóng có các biện pháp cải tạo hạ tầng, tổ chức giao thông đảm bảo trật tự ATGT;

- Ban hành quy định đối với người điều khiển xe gắn máy có dung tích xi-lanh dưới 50cm³, xe máy điện (trong đó có nhóm học sinh từ 16 - 18 tuổi) phải có chứng chỉ ATGT. Việc sát hạch sẽ do cơ quan có thẩm quyền phối hợp với nhà trường thực hiện;

- Xử lý nghiêm, xử phạt ở mức cao nhất đối với những hành vi vi phạm trật tự ATGT trong khu vực trường học;

- Bổ sung các quy định bảo vệ đặc biệt đối với các phương tiện giao thông công cộng đưa đón học sinh đi học như: khi xe đưa đón trẻ em dừng lại và bật đèn cảnh báo thì tất cả các xe khác đi cùng chiều phải đi chậm lại, kiểm tra xem có trẻ em xuống xe hay không...;

- Bổ sung quy định điều kiện an toàn kỹ thuật đối với xe đưa đón học sinh;

- Tăng cường phối hợp giữa các lực lượng chức năng như: bảo vệ, dân quân, công an địa phương, CSGT... tham gia điều tiết giao thông vào giờ đến trường, tan học tại khu vực cổng trường; hướng dẫn phân luồng giao thông, hướng dẫn phụ huynh đưa đón học sinh đúng, đỗ đúng vị trí quy định, hướng dẫn lưu thông qua đường an toàn đối với học sinh, dẹp bỏ tình trạng bày bán hàng rong, lấn chiếm vỉa hè gây cản trở lưu thông của học sinh;

- Tăng cường lực lượng chức năng giám sát, xử lý vi phạm trong khu vực trường học, đặc biệt các hành vi vi phạm có thể gây hậu quả nghiêm trọng như vi phạm tốc độ, sử dụng rượu bia khi lái xe...

3.4. Giáo dục Luật Giao thông đường bộ đối với trẻ em

- Trước hết, tất cả các thành viên trong gia đình phải làm gương cho trẻ em về những chuẩn mực văn hóa, tự giác chấp hành các quy tắc khi tham gia giao thông bằng những việc làm thật đơn giản, cụ thể như: đội mũ bảo hiểm đúng quy cách khi ngồi sau xe máy, dừng đèn đỏ đúng quy định;

- Ngành Giáo dục và Đào tạo cần phối hợp với các ngành khác nâng cao khả năng soạn tài liệu và đưa vào chương trình giảng dạy chính thức (chính khóa và ngoại khóa) trong nhà trường từ mẫu giáo đến bậc THPT, trong đó áp dụng các phương pháp giảng dạy thực quan sinh

động và hoạt động ngoại khóa thiết thực, bổ ích; tăng cường thời lượng thực hành kỹ năng ATGT đối với các chương trình đào tạo.

- Nhà trường và các tổ chức đoàn, đội tạo sân chơi thu hút các em tìm hiểu và thực hành tham gia ATGT, tổ chức các buổi học ngoại khóa bằng phương pháp quan sát về trật tự ATGT trên các tuyến đường bộ tại địa phương để các em tự nhận định và đánh giá về hành vi vi phạm ATGT được chứng kiến.

- Đối với trẻ em mẫu giáo và học sinh tiểu học: Tăng cường giáo dục trực quan bằng việc cho các em tham gia giao thông với tư cách là người đi bộ, điều khiển xe đạp hoặc với tư cách CSGT. Thông qua những tình huống giao thông, những bài học đầu tiên về cách ứng xử sẽ được hình thành, làm nền tảng ý thức tham gia giao thông trong tương lai.

- Đối với học sinh THCS và THPT: Tăng cường giáo dục về ATGT qua những câu chuyện, hình ảnh thực tế về các vụ TNGT do thiếu hiểu biết và thiếu ý thức khi tham gia giao thông.

- Xây dựng mục tiêu giáo dục với các nội dung về ATGT đối với các cấp học, cụ thể như sau:

+ Mẫu giáo: (1) Hiểu được các chức năng của đường, lề đường/vĩa hè và tín hiệu giao thông; (2) Cách đi sang đường an toàn; (3) Cách sử dụng các phương thức đi lại an toàn (ngồi sau xe máy, ô tô, xe đưa rước); (4) Cách đi bộ an toàn trong các điều kiện, tình huống khác nhau.

+ Tiểu học: (1) Nhớ bắt được các tuyến đường an toàn đến trường; (2) Cách đi bộ an toàn trong các điều kiện, tình huống khác nhau; (3) Cách sử dụng các phương thức đi lại an toàn (xe đạp, ngồi sau xe máy, ô tô, xe đưa đón...); (4) Hiểu các quy định trong tham gia giao thông.

+ THCS và THPT: (1) Biết các sử dụng an toàn và kiểm tra an toàn đối với xe đạp; (2) Các đặc điểm của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; (3) Nhận thức các rủi ro khi tham gia giao thông; (4) Các quy định tham gia giao thông và trách nhiệm xã hội; (5) TNGT và cách phòng chống.

3.5. Tuyên truyền về đảm bảo trật tự ATGT

- Phối hợp giữa các lực lượng chức năng gồm công an khu vực, lực lượng thanh niên, nhà trường...; tăng cường tuyên truyền pháp luật về ATGT từng bước xây dựng thói quen, nâng cao trách nhiệm, hiệu quả, cụ thể:

+ Đối với phụ huynh và học sinh cấp bậc tiểu học: Tập trung tuyên truyền giáo dục về các nội dung đòi hỏi bảo hiểm; chờ đúng số người quy định; lưu thông đúng làn đường; dừng, đỗ không gây cản trở giao thông;

+ Đối với học sinh cấp THCS, THPT: Tập trung tuyên truyền về các nội dung lưu thông an toàn khi sử dụng phương tiện giao thông, đòi hỏi bảo hiểm khi sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân;

- Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về trật tự ATGT, tổ chức xây dựng "văn hóa giao thông" và huy động các ban ngành, đoàn thể, mọi đối tượng trong xã hội tham gia, trong đó xây dựng nội dung văn hóa tham gia giao thông trong khu vực trường học;

- Đổi mới, nâng cao hiệu quả hoạt động tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về trật tự ATGT khu vực trường học, phát huy hiệu quả truyền thông qua hệ thống thông tin xuyên suốt.

4. KẾT LUẬN

Vấn đề đảm bảo ATGT đối với trẻ em, tương lai của đất nước và là nhóm đối tượng dễ bị tổn thương đã và đang được cả xã hội quan tâm. Trong khu vực trường học là nơi học sinh tập trung lưu thông vẫn còn tồn tại nhiều vấn đề bất cập dẫn đến nguy cơ mất trật tự ATGT đối với các em. Các giải pháp tổ chức đảm bảo ATGT khu vực trường học chưa được thực hiện khoa học, đồng bộ. Bài báo đã đề xuất một số giải pháp thiết thực nhằm đảm bảo trật tự ATGT tại khu vực trường học. Hy vọng những ý kiến trên đây sẽ được nghiên cứu, trao đổi, xem xét, đưa một phần vào áp dụng trong thực tế.

Tài liệu tham khảo

- [1]. JBIC (SAPROF) (2006), *Dự án tăng cường ATGT ở Việt Nam*.
- [2]. Hiệp hội ATGT đường bộ toàn cầu (GRSP) (2015), *Báo cáo theo dõi và đánh giá xếp hạng ATGT cho các trường mục tiêu của Dự án Đường đến trường an toàn - Đường về nhà an toàn tại tỉnh Hà Nam*.
- [3]. Nguyễn Ngọc Thạch (2015), *Nghiên cứu các giải pháp đồng bộ nhằm tăng cường ATGT đường bộ ở Việt Nam*, LATS - MS 62.84.01.03.
- [4]. Quỹ Phòng chống thương vong châu Á (2011), *Báo cáo nghiên cứu dữ liệu người đi bộ*.
- [5]. Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội (2010), *Báo cáo tổng hợp về phòng chống tai nạn thương tích trẻ em ở Việt Nam*.
- [6]. QCVN 41-2016/BGTVT (2016), *Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ*.
- [7]. TCVN 4054:2005 (2005), *Đường ô tô - yêu cầu thiết kế*.

Ngày nhận bài: 28/12/2019

Ngày chấp nhận đăng: 14/01/2020

Người phản biện: TS. Lê Đỗ Mười

TS. Dương Văn Chung