

Đánh giá thực trạng hệ thống giao thông tiếp cận đối với người khuyết tật tại Việt Nam

■ **ThS. PHẠM ANH TUẤN; ThS. LÊ XUÂN TRỌNG**
Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải

TÓM TẮT: Hiện nay, người khuyết tật (NKT) ngày càng tham gia nhiều hơn vào các hoạt động xã hội, tăng cường giao lưu, học hỏi, tìm kiếm việc làm... Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại những rào cản hữu hình và vô hình làm hạn chế cơ hội học tập, làm việc và tham gia các hoạt động xã hội của NKT. Trong đó, vấn đề hạn chế về tiếp cận giao thông là một trong những nguyên nhân không nhỏ ảnh hưởng đến hoạt động của NKT.

TỪ KHÓA: Người khuyết tật, giao thông tiếp cận

1. THỰC TRẠNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG TIẾP CẬN ĐỐI VỚI NKT TẠI VIỆT NAM

1.1. Các cơ chế chính sách có liên quan đến trợ giúp NKT trong lĩnh vực GTVT

Triển khai Đề án 1019/QĐ-TTg ngày 05/8/2012 và Công ước của Liên hợp quốc về quyền của NKT theo Quyết định số 1100/QĐ-TTg ngày 21/6/2016, các cơ quan, ban, ngành từ Trung ương đến địa phương đã ban hành các quy định, tiêu chuẩn, quy chuẩn và các kế hoạch hành động thực hiện mục tiêu đảm bảo tất cả đối tượng đều được quyền tham gia giao thông thuận lợi, trong đó có NKT.

Đối với bộ, ban, ngành cấp Trung ương có thể kể đến như Bộ GTVT đã ban hành một số văn bản QPPL, trong đó có quy định: Miễn giảm giá vé dịch vụ vận tải hành khách công cộng cho NKT, các tiêu chuẩn kỹ thuật về phương tiện phải đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận, hệ thống hạ tầng giao thông (điểm dừng, nhà chờ, nhà ga, cảng hàng không...) phải bố trí khu vực dành cho NKT tiếp cận; Bộ Xây dựng ban hành Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD về Xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng...

Đối với các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương cũng đã ban hành các kế hoạch thực hiện Đề án 1019 và Công ước Liên hợp quốc về quyền của NKT với các nội dung chính như sau:

- Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát thực hiện các quy định, quy chuẩn về giao thông tiếp cận để NKT có thể tiếp cận, sử dụng; bảo đảm tất cả các công trình, dự án giao thông tuân thủ quy chuẩn, tiêu chuẩn tiếp cận cho NKT;

- Thúc đẩy cải tạo và nâng cấp sửa chữa các đường dẫn nhà ga, bến xe, phương tiện giao thông. - Để NKT tiếp cận,

- Xây dựng các tuyến vận tải hành khách công cộng mẫu và nhân rộng để NKT tham gia giao thông công cộng thuận lợi;

- Đầu tư, cải tạo phương tiện vận tải hành khách công cộng đảm bảo tiếp cận hoạt động trên các tuyến nội đô;

- Xây dựng các chương trình, giáo trình, tài liệu và tập huấn cho lái xe phục vụ hành khách là NKT sử dụng phương tiện giao thông;

- Hỗ trợ nghiên cứu, chế tạo, sản xuất thử nghiệm thiết bị, công cụ và phương tiện giao thông để NKT tham gia giao thông thuận tiện.

Như vậy có thể thấy, về các quy định cũng như cơ chế chính sách cũng đã được Đảng và Nhà nước quan tâm, ban hành hỗ trợ NKT, đảm bảo quyền lợi của NKT khi tham gia giao thông.

1.2. Thực trạng giao thông tiếp cận tại Việt Nam

Đánh giá thực trạng hệ thống giao thông tiếp cận đối với 5 lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không thông qua 3 yếu tố chính được quy định tại các văn bản QPPL và cơ chế chính sách gồm: i) Tiếp cận về kết cấu hạ tầng giao thông; ii) Tiếp cận phương tiện giao thông và iii) Tiếp cận dịch vụ.

1.2.1. Lĩnh vực đường bộ

- Về tiếp cận đường, hè phố:

- + Chất lượng đường hè phố nhìn chung chưa bảo đảm yêu cầu của giao thông tiếp cận và chưa phù hợp với khả năng đi lại của NKT;

- + Via hè hầu hết chưa lắp tấm lát dẫn hướng. Các tuyến có via hè được lắp tấm lát dẫn hướng nhưng vẫn còn xảy ra tình trạng lắp không đúng so với quy định;

- + Tại các nơi giao cắt khác cao độ như các lối sang đường, lối lên xuống hè phố chưa làm đường dốc, vệt dốc. Bên cạnh đó, chất lượng via hè còn xấu, nhiều mấp mô;

- + Via hè (đặc biệt tại các khu buôn bán, dịch vụ) bị chiếm dụng làm nơi để xe máy và làm chỗ buôn bán, gây cản trở người đi bộ;

- + Các tiện nghi trên đường phố như điểm chờ xe

buýt, ghế nghỉ, cột điện, đèn đường, cọc tiêu, biển báo... bố trí tại vị trí không hợp lý gây cản trở đi lại cho NKT.

- Về tiếp cận điểm dừng, nhà chờ của xe buýt:

+ Chưa được thiết kế đồng bộ theo tiêu chuẩn và yêu cầu của giao thông tiếp cận. Hầu hết các nhà chờ có lễ đường quá cao, chưa có đường dốc cho NKT sử dụng xe lăn;

+ Tại các điểm có sự thay đổi cao độ (vĩa hè, kê lên khu vực chờ xe buýt) phần lớn chưa bố trí đường dốc hay các tấm lát nổi, gây khó khăn cho việc tiếp cận của NKT sử dụng xe lăn và người khiếm thị;

+ Độ cao của bờ kê chưa thích ứng với chiều cao của sàn xe để NKT có thể lên xuống đồng mức.

- Về tiếp cận bến xe, bãi đỗ xe: Cả nước có 457 bến xe khách thì đã có 30% bến xe có hạ tầng bảo đảm NKT tiếp cận sử dụng. Tuy nhiên, nhìn chung công tác đảm bảo tiếp cận tại các bến xe còn một số vấn đề tồn tại như sau:

+ Đa số các bến xe đều chưa có vị trí đỗ xe dành cho NKT hoặc đã có nhưng khoảng cách đỗ giữa các xe không đủ chiều rộng cho xe lăn đi lại;

+ Đối với các bến xe mới được xây dựng, đường và lối vào bến xe, lối lên khu vực nhà chờ trong bến về cơ bản đảm bảo cho NKT tiếp cận (bằng phẳng, không trơn trượt, có đường dốc);

+ Đa số chưa có tấm lát dẫn hướng và vạch dấu có màu sắc tương phản cho NKT dễ dàng nhận biết;

+ Hiện nay, phần lớn các bến xe mới xây dựng (đạt cấp tiêu chuẩn kỹ thuật từ loại III trở lên) là có nhà vệ sinh cho NKT đảm bảo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật. Các bến xe cũ chưa cải tạo nhà vệ sinh hoặc đã cải tạo nhưng chưa đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật.

- Về tiếp cận phương tiện giao thông công cộng:

Hiện nay, cả nước đã có 61/63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có hoạt động vận tải bằng xe buýt, trong đó có 7 tỉnh, thành phố (Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Tiền Giang, Lào Cai, Hòa Bình, Bình Dương) đã ban hành quy định cụ thể về tỷ lệ phương tiện vận tải hành khách đáp ứng nhu cầu đi lại của NKT; có khoảng 478 phương tiện xe buýt sản phẩm có hỗ trợ NKT tiếp cận sử dụng (chiếm 4,8% tổng số phương tiện xe buýt trên toàn quốc). Ngoài ra, hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại một số đô thị lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh cũng đã bố trí khu vực dành cho người đi xe lăn và ghế ưu tiên trên phương tiện. Tuy nhiên, hiện nay mới chỉ có lượng nhỏ xe buýt sản phẩm, chưa có xe buýt được bố trí hệ thống thang nâng. Ngoài ra, các thiết bị hỗ trợ dẫn hướng bằng âm thanh, hình ảnh có phụ đề cho người khiếm thị và khiếm thính cũng mới chỉ được chú ý đầu tư một số tuyến xe buýt ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.

- Về cơ chế chính sách:

Một số địa phương đã thực hiện chính sách miễn, giảm giá vé với mức miễn giảm tối thiểu 25% đối với vận tải hành khách tuyến cố định và miễn giá vé cho NKT nặng và đặc biệt nặng khi tham gia giao thông công cộng.

1.2.2. Lĩnh vực đường sắt

Vận tải hành khách bằng đường sắt chủ yếu tập trung trên tuyến đường sắt Bắc - Nam với gần 170 ga trên tuyến. Các tuyến đường sắt khác như Hà Nội - Hải

Phòng, Hà Nội - Lào Cai... vận tải hành khách còn ít, chủ yếu là vận tải hàng hóa.

Tại 19/33 ga loại 1 đều bố trí các vé ưu tiên phục vụ NKT như ga Hà Nội, Sài Gòn, Lào Cai, Đà Nẵng, Nha Trang... Hành khách là NKT khi lên xuống tàu đều được nhân viên trên dưới ga trợ giúp sắp xếp hành lý, chỗ ngồi thuận lợi. Tất cả các ga trên cả nước hành khách là NKT nặng và đặc biệt nặng được giảm 30% giá vé đi/tàu. Số hành khách là NKT được vận chuyển bằng đường sắt năm 2012 chỉ đạt 315 HK/năm thì đến năm 2018 đã đạt 8.463 HK/năm.

Các ga khách tại Hà Nội, Ninh Bình, Sài Gòn, Lào Cai, Thanh Hóa đã đầu tư ke ga cao phục vụ hành khách là NKT có thể tiếp cận thuận tiện. Các nhà ga này đều đã được thiết kế có nhà chờ rộng rãi, có hệ thống loa và bảng hiệu điện tử thông báo số hiệu chuyến tàu, tình hình giờ tàu đến, tàu đi các ga. Tuy nhiên, hầu hết các ga khách hiện nay còn có nhiều rào cản đối với NKT cụ thể như sau:

*) Tiếp cận nhà ga:

- Các bãi giữ xe tại nhà ga chưa có chỗ đỗ xe cho NKT, thiếu các bảng chỉ dẫn thông tin hướng dẫn.

- Đường vào nhà ga: Ga Sài Gòn, ga Hà Nội, ga Huế... đã có làn dốc cho NKT tại đường dẫn đến sảnh chính của ga, tuy nhiên tại các tỉnh, thành phố khác có ga đường sắt (ngay cả đối với Hải Phòng và Đà Nẵng) đều chưa bảo đảm tiếp cận đối với đường vào nhà ga. Đường vào nhà ga khi có chênh lệch về cao độ không làm lăn dốc mà chỉ xây bậc thang, gây khó khăn cho người NKT tiếp cận.

- Khu vực phòng chờ: Cơ bản có khoảng không gian rộng rãi nhưng nhiều ga chưa bố trí ghế chờ ưu tiên cho NKT và người cao tuổi.

- Khu vực bán vé: Ngoài 19/33 ga loại 1 có cửa bán vé cho các đối tượng có thể ưu tiên trong đó có NKT thì hiện nay tại các ga còn lại chưa bố trí cửa bán vé ưu tiên cho NKT.

- Nhà vệ sinh: Tất cả các nhà ga chưa có nhà vệ sinh riêng cho NKT.

- Khu vực tiếp cận lên, xuống toa:

+ Người sử dụng xe lăn không thể độc lập tiếp cận lên toa, do hầu hết ga đều không có đường dốc hoặc thiết bị trợ giúp tiếp cận;

+ Người khiếm thị hoàn toàn không có hệ thống đường dẫn hướng với các tấm lát dẫn hướng có cảm giác và tấm lát đứng bước nhằm trợ giúp định hướng trước đường tàu, vị trí lên tàu;

+ Người khiếm thính không có sơ đồ chỉ dẫn, bảng thông tin điện tử, thông báo tình hình giờ tàu đi/đến, vị trí đường tàu đỗ, lối vào/ra cho khách đi/rời ga (trong khi do khiếm thính nên hành khách gặp khó khăn trong việc tiếp xúc với nhân viên nhà ga hay khách khác, để hỏi thông tin về đoàn tàu);

+ Ke ga trong ga khách đường sắt để phục vụ khách lên xuống tàu và xếp đồ hàng hóa hiện nay đã được xây cao khoảng 30 - 40cm so với hệ thống đường ray nằm trên mặt đất. Tuy nhiên, sàn tàu vẫn cao hơn ke ga khoảng 50 - 60cm, không đáp ứng yêu cầu sử dụng của NKT vận động và người cao tuổi. Hiện tại, các nhà ga khách đường sắt vẫn chưa được trang bị thang nâng để

đưa khách sử dụng xe lăn lên, xuống tàu. Vì vậy, người sử dụng xe lăn muốn tiếp cận tàu vẫn phải có người khác giúp đỡ.

***) Tiếp cận phương tiện:**

Hiện nay, tổng số toa xe phục vụ vận tải hành khách gồm 23 chủng loại với 1.008 toa xe khách. Trong đó, 667 toa xe đã sử dụng dưới 30 năm; 341 toa xe đã sử dụng trên 30 năm nhưng mới chỉ có 01 toa xe hỗ trợ NKT tiếp cận (hiện đang không sử dụng đặt tại ga Hải Phòng). Các toa xe khách đều chưa có vị trí hay toa xe ưu tiên dành cho NKT, cửa toa xe hẹp (chi rộng 72cm), bậc lên xuống cao (chiều cao 30 - 45cm) nên xe lăn không thể tiếp cận được. NKT vận động, người cao tuổi và trẻ em cũng gặp nhiều khó khăn khi lên, xuống toa xe.

Hành lang đi lại giữa hai hàng ghế trong các toa xe khách ghế ngồi chỉ rộng 60 - 70cm, không có chỗ cho xe lăn đi chuyển.

Hầu hết các toa xe khách đã có hệ thống thông tin bằng âm thanh nhưng chưa có bằng thông tin điện tử, do đó người khiếm thị gặp khó khăn trong việc nhận biết ga đến của mình.

Chưa có thiết bị phục vụ NKT, chủ yếu là sự trợ giúp từ nhân viên nhà ga, nhân viên trên tàu.

Tất cả các nhà vệ sinh trên toa xe đều không tiếp cận với NKT sử dụng xe lăn.

1.2.3. Lĩnh vực đường thủy nội địa

Nhìn chung, hiện nay dịch vụ vận chuyển hành khách bằng đường thủy nội địa ngày càng phát triển, phục vụ đi lại từ bờ ra đảo hoặc phục vụ du lịch. Đa số các cảng, bến khách đường thủy nội địa được đặt ở địa hình ổn định và thuận lợi về thủy văn. Các cảng, bến khách thường được xây dựng kiên cố bằng đá, đổ bê tông đường dốc lên, xuống bảo đảm cho hành khách lên xuống.

Tuy nhiên, các công trình này mới đảm bảo cho người bình thường tiếp cận, đối với NKT thì chưa được quan tâm đầu tư kết cấu hạ tầng tạo thuận lợi cho NKT tiếp cận. Hầu hết tại các bến khách không có lối đi dành riêng cho NKT, khu vực bán vé chưa thuận lợi, không có bằng thông tin hướng dẫn riêng cho người khiếm thính, khiếm thị, người đi xe lăn khó tiếp cận được.

- Lối lên tàu: Còn khó tiếp cận cho NKT vận động, phương tiện không có chỗ ngồi ưu tiên cho NKT, không có bằng hướng dẫn, loa thông báo.

- Lối vào: Hầu hết không có lối vào đảm bảo cho NKT tiếp cận sử dụng.

- Khu vực bán vé: Không có bằng thông tin hướng dẫn cho NKT về nghe và nói, tấm lát nổi cho NKT về nhìn, không gian cho NKT vận động.

- Hầu hết tàu khách đường thủy nội địa đều được nghiên cứu, thiết kế và sản xuất ở trong nước. Hiện nay, tàu khách chỉ có tiện nghi phục vụ khách bình thường, chưa bảo đảm cho NKT tiếp cận sử dụng được.

Toàn bộ phà khách trên cả nước đều được nghiên cứu thiết kế và sản xuất ở trong nước nhằm phục vụ sự đi lại của khách, chuyển chở phương tiện GTVT đường bộ. Hầu hết phà khách không bố trí chỗ ngồi cho khách và không có mái che. Phà khách hiện nay chỉ đủ điều kiện phục vụ khách là người bình thường, không bảo

đảm cho NKT tiếp cận sử dụng.

1.2.4. Lĩnh vực đường biển

Cả nước hiện có 44 cảng biển với 219 khu/bến phàn bố đều trải dài từ Bắc vào Nam. Các cảng này hầu hết phục vụ vận tải hàng hóa là chính. Hiện mới chỉ có 02 cảng phục vụ hành khách: (1) Cảng Đà Nẵng tiếp nhận tàu khách vận tải hành khách quốc tế bằng đường biển là những tàu du lịch từ các nước như Pháp, Đức, Anh, Nga...; (2) Cảng tàu khách quốc tế Hạ Long là cảng khách hiện đại, đạt tiêu chuẩn quốc tế, đảm bảo tiếp cận tốt, được thiết kế, xây dựng theo tiêu chuẩn cấp kỹ thuật. Cấu cảng có kết cấu bê tông hoặc thép, có nhà điều hành, phòng khách chờ, trang bị tiện nghi và ghế ngồi cho khách, có khu vực đỗ xe.

Đối với phương tiện tàu khách mới chỉ có tiện nghi phục vụ khách bình thường, chưa có vị trí ưu tiên dành cho NKT, chưa có chỗ để xe lăn và lối đi cho xe lăn đi chuyển. Hầu hết các tàu khách chưa có bằng thông tin điện tử, chỉ có hệ thống thông tin bằng âm thanh, do đó người khiếm thính gặp khó khăn trong việc nhận biết tình hình giao thông trên tàu. Do đặc thù khu vực sinh trên tàu thường chật hẹp, thiếu an toàn, không phù hợp với nhu cầu sử dụng của NKT.

1.2.5. Lĩnh vực hàng không

Kết cấu hạ tầng của cảng hàng không và phương tiện tàu bay cơ bản đáp ứng tiếp cận của NKT theo quy định của Bộ GTVT tại Thông tư số 36/2014/TT-BGTVT ngày 29/8/2014 quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không.

Hiện nay, nhà ga hành khách tại 22 cảng hàng không đều có đường tiếp cận, xe lăn và nhà vệ sinh cho NKT và đảm bảo trang thiết bị phục vụ đáp ứng nhu cầu sử dụng xe lăn tại khu vực nhà ga đi, đến. 5 hàng hàng không đều ban hành quy trình phục vụ hành khách là NKT. Đồng thời, hàng hàng không cung cấp thông tin cụ thể, rõ ràng về quy trình phục vụ, quyền lợi và nghĩa vụ của hành khách khi hành khách mua vé có nhu cầu sử dụng các dịch vụ đặc biệt theo đúng quy định.

2. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP HỖ TRỢ GIAO THÔNG TIẾP CẬN ĐỐI VỚI NKT

Việc thực hiện các chính sách cũng như quy định đối với giao thông tiếp cận gặp các vấn đề khó khăn do thiếu các cơ chế chính sách khuyến khích cũng như xử phạt nghiêm minh đối với những bên có liên quan. Do đó, để xuất một số biện pháp cụ thể như sau:

- Quy định xử phạt với trường hợp: Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng lộ trình cài tạo, nâng cấp cảng, bến hành khách đường thủy để bảo đảm NKT tiếp cận; không thực hiện hoặc thực hiện không đúng việc giảm giá vé cho NKT; không hỗ trợ, giúp đỡ hành khách đi tàu là NKT;

- Ban hành các cơ chế chính sách: Ưu tiên hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đội ngũ phục vụ trên phương tiện và tại công trình đầu mối vận tải; ưu đãi lãi suất vay tại các tổ chức tín dụng cho các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân sản xuất thiết bị hỗ trợ NKT khi tham gia giao thông;

- Rà soát, đánh giá toàn bộ hệ thống kết cấu hạ tầng (bến xe, nhà ga, điểm trung chuyển, điểm đầu cuối

xe buýt...) và xây dựng kế hoạch cải tạo, nâng cấp theo định kỳ. Trong đó, tập trung ưu tiên đầu tư có trọng điểm đối với các đầu mối GTVT lớn (nhà ga, bến xe loại I, II...), nơi thu hút lượng lớn hành khách, hành khách là NKT;

- Quy định cụ thể tỷ lệ đầu tư phương tiện xe buýt đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng và có chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp đầu tư phương tiện đảm bảo NKT tiếp cận.

3. KẾT LUẬN

Sự thay đổi về nhận thức xã hội đã giúp NKT tự tin hòa nhập cộng đồng và nhu cầu tham gia giao thông ngày càng lớn hơn. Hoạt động trợ giúp NKT đã thu hút sự quan tâm và trách nhiệm của các cấp, các ngành, các tổ chức, cá nhân, cộng đồng dân cư. Các rào cản trong xã hội, trong đó có rào cản về giao thông đã từng bước giảm dần; quyền của NKT ngày càng được đảm bảo tốt hơn. Tuy vẫn còn nhiều khó khăn trong việc đảm bảo NKT hòa nhập cộng đồng nhưng nếu được sự quan tâm đúng và đủ của toàn xã hội, NKT sẽ được hưởng một cách bình đẳng và đầy đủ tất cả các quyền và tự do cơ bản của con người và thúc đẩy sự tôn trọng phẩm giá vốn có của họ theo đúng mục tiêu Công ước của Liên hợp quốc về quyền của NKT.

Tài liệu tham khảo

[1]. Báo cáo Đề án quản lý, sử dụng hạ tầng đường bộ, đường sắt quốc gia.

[2]. Báo cáo của Bộ GTVT kết quả thực hiện Đề án trợ giúp NKT giai đoạn 2012 - 2020 trong ngành GTVT theo Quyết định số 1019/QĐ-TTg ngày 05/8/2012 của Thủ tướng Chính phủ.

[3]. Báo cáo khảo sát của Viện Chiến lược và Phát triển GTVT về thực trạng hệ thống giao thông tiếp cận đối với NKT tại Việt Nam.

[4]. <https://laodong.vn/kinh-te/nganh-duong-sat-se-dau-tu-moi-hang-tram-toa-xe-chat-luong-cao-va-dau-may-767433.ldo>.