

Nghiên cứu công tác đánh giá mức độ giao thông tiếp cận đối với người khuyết tật tại Việt Nam

■ **THS. LÊ ĐỨC TRUNG**

Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải

TÓM TẮT: Mục đích chính của bài báo là đánh giá thực trạng, các tồn tại bất cập trong cơ sở hạ tầng và chính sách về giao thông tiếp cận (GTTC), đồng thời đưa ra các giải pháp tổng quan, phù hợp cho các cơ quan quản lý nhằm hỗ trợ người khuyết tật (NKT) khi tham gia giao thông. Bài báo đã nghiên cứu về GTTC phổ quát như đánh giá mức độ tiếp cận giao thông của từng địa phương trên cả nước. Từ đó, các cơ quan, ban, ngành xây dựng những kế hoạch cụ thể nhằm giảm thiểu các rào cản của hệ thống giao thông bảo đảm sự hòa nhập xã hội của NKT.

TỪ KHÓA: Thực trạng, giải pháp, giao thông tiếp cận, người khuyết tật.

ABSTRACT: The main purpose is to assess the current situation and shortcomings in infrastructure and policies on accessibility, and at the same time provide general and appropriate solutions for management agencies to support PWDs. in traffic. The article has studied the topic of universal access traffic such as assessing the level of traffic accessibility of each locality across the country. From there, agencies and sectors develop specific plans to reduce barriers of the transport system to ensure the social integration of people with disabilities.

KEYWORDS: Current Situation, Solutions, Accessible Transportation, People with Disabilities.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Ở Việt Nam, mặc dù đã được đề cập vấn đề trong Luật NKT và vẫn đang được Đảng và Nhà nước quan tâm cụ thể như: Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Đề án trợ giúp NKT giai đoạn 2012 - 2020 tại Quyết định số 1019/QĐ-TTg ngày 05/8/2012, đặc biệt Quốc hội đã phê chuẩn Công ước của Liên hợp quốc về Quyền của NKT tại Nghị quyết số 84/2014/QH13 ngày 28/11/2014 và Thủ tướng chính phủ phê duyệt Kế hoạch thực hiện Công ước của Liên hợp quốc về Quyền của người khuyết tật tại Nghị quyết số 84/2014/QH13 ngày 28/11/2014; Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch thực hiện Công ước của Liên hợp quốc về Quyền của NKT tại Quyết định 1100/QĐ-TTg ngày 21/6/2016. Tuy nhiên, GTTC vẫn là một khái niệm mới, được hiểu là một hệ thống giao

thông công cộng thuận lợi, tiện nghi, đã và đang từng bước được hoàn thiện nhằm mục đích đảm bảo an toàn, không chỉ cho NKT, người cao tuổi, người gặp các vấn đề khó khăn trong hệ vận động khi tham gia giao thông.

Theo số liệu thống kê, cả nước hiện có gần 8 triệu NKT, chiếm khoảng 7,8% dân số, trong đó NKT đặc biệt nặng và nặng chiếm khoảng 28,9%. Thực tế cho thấy, NKT đang gặp nhiều khó khăn trong tìm kiếm việc làm, tham gia giao thông với nguồn tài chính hạn hẹp, thời gian ít ỏi... dẫn đến khó hòa nhập với cộng đồng. Để giúp đỡ NKT, những năm qua, các cấp, ngành, địa phương đã có nhiều biện pháp thiết thực, được dư luận đánh giá cao. Nhiều địa phương tập trung đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, như: nâng cấp chỉnh trang đồng bộ hệ phố, cải tạo công viên và các không gian công cộng hay dành riêng nhiều ưu đãi nhằm tạo điều kiện thuận tiện cho NKT đi lại.

Các địa phương trên cả nước đồng thời đã ban hành các kế hoạch triển khai Đề án 1019/QĐ-TTg và Đề án 1100/QĐ-TTg. Cùng với đó, Bộ GTVT, Bộ Xây dựng và các cơ quan, ban, ngành có liên quan đã ban hành các quyết định, thông tư hướng dẫn cũng như các quy chuẩn, tiêu chuẩn có liên quan đến GTTC phục vụ tốt hơn đối với NKT tiếp cận sử dụng. Tuy nhiên hiện nay, hoạt động đầu tư xây dựng, cải tạo kết cấu hạ tầng giao thông và phương tiện giao thông để NKT dễ dàng tiếp cận triển khai trong thực tế còn chưa được đồng bộ và đạt được các mục tiêu đề ra tại các kế hoạch đề ra của Thủ tướng Chính phủ.

Tuy nhiên, một số vấn đề vẫn đang tồn đọng, đó là:

1) CCCS trợ giúp NKT chủ yếu tập trung vào việc miễn, giảm giá vé cho NKT và hoàn thiện kết cấu hạ tầng, phương tiện vận tải để trợ giúp NKT.

2) Thiếu chú trọng đến nội dung đào tạo, tập huấn kỹ năng cho các đối tượng trực tiếp hỗ trợ NKT như: nhân viên lái xe, nhân viên bán vé xe buýt, nhân viên tại các nhà ga, tiếp viên hàng không.

3) Chính sách miễn, giảm giá vé khi tham gia GTCC: Chỉ áp dụng cho NKT đặc biệt nặng và NKT nặng.

4) Quy định xử phạt: Ngoài đường bộ, chưa có quy định về mức xử phạt đối với các tổ chức, cá nhân vi phạm trong các lĩnh vực khác (đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển).

5) Chưa có những quy định về việc thống kê số lượng NKT trong lĩnh vực GTVT để quản lý, giám sát và là cơ sở để đưa ra các cơ chế chính sách phù hợp.

6) Chưa có các cơ chế về thi đua khen thưởng đối với các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân có thành tích trong việc phát triển hệ thống GTTC.

7) Chưa có chính sách ưu đãi về lãi suất vay cho các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân sản xuất thiết bị hỗ trợ NKT khi tham gia giao thông.

8) Chưa xây dựng được Bộ tiêu chí đánh giá khả năng đáp ứng nhu cầu GTTC cho từng thành phố, tỉnh nên khó có cơ sở nhận biết, điều chỉnh và bố trí nguồn lực.

Hiện nay, để giúp đỡ NKT, những năm qua, các cấp, ngành, địa phương đã có nhiều biện pháp thiết thực, được dư luận đánh giá cao. Nhiều địa phương tập trung đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, như: nâng cấp chỉnh trang đồng bộ hệ phố, cải tạo công viên và các không gian công cộng hay dành riêng nhiều ưu đãi nhằm tạo điều kiện thuận tiện cho NKT đi lại, trong số đó bao gồm:

- Hàng không: Giảm 15% tiền vé theo quy định;
- Đường sắt: Giảm 25% tiền vé theo quy định;
- Đường bộ: 25% với vận tải hành khách thông thường và 100% với vận tải hành khách công cộng.

Riêng đường thủy nội địa và đường biển tuy có quy định giảm giá nhưng vẫn chưa có mức giảm cụ thể, ngoài ra vẫn còn hạn chế vì quy định chỉ dành cho nhóm NKT nặng và đặc biệt nặng đang gây nhiều tranh cãi.

Chế tài xử phạt vi phạm quyền tiếp cận hàng không của NKT

Điểm, khoản, điều	Nội dung (Nghị định 162/2018/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng)	Mức phạt
đ1, k2, Đ9	Thực hiện không đúng lộ trình cải tạo, nâng cấp hạng mục, công trình của cảng hàng không, sân bay để bảo đảm người cao tuổi, người khuyết tật tiếp cận, sử dụng.	Phạt tiền 10.000.000đ đến 20.000.000 đồng
đ1, k5, Đ9	Không thực hiện lộ trình cải tạo, nâng cấp các hạng mục, công trình của cảng hàng không, sân bay để bảo đảm người cao tuổi, người khuyết tật tiếp cận, sử dụng;	Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng
đ10, k3, Đ10	Không có xe lăn phục vụ người khuyết tật tại nhà ga của cảng hàng không, sân bay	Phạt tiền từ 10.000.000 đến 20.000.000
đ1, k3, Đ24	Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng việc giảm giá vé cho người cao tuổi, người khuyết tật đi tàu bay theo quy định	Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng
đ1, k4, Đ24	Không thực hiện vận chuyển hành khách là người khuyết tật theo quy định.	Phạt tiền 20.000.000 đ đến 30.000.000 đồng

Hình 1.1

Hiện nay có 6/63 tỉnh, thành phố ban hành quy định cụ thể về tỷ lệ phương tiện vận tải hành khách đáp ứng nhu cầu đi lại của NKT: 22 cảng hàng không nhà ga hành khách đều có đường tiếp cận, xe lăn và nhà vệ sinh cho NKT; trên 10 cảng hàng không có xe nâng hành khách sử dụng xe lăn tại ga đi, đến; 5 hãng hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines, Jetstar Pacific Airlines, VASCO, VietJet,

Bamboo Airways) đều có quy định quy trình phục vụ hành khách là NKT.

Đối với việc nâng cấp hạ tầng giao thông cho NKT đã và đang có những thay đổi nhưng cũng tồn tại một số bất cập.

Hầu hết các bến xe buýt đều có bảng ghi lộ trình tuyến xe buýt nhưng không có bảng hướng dẫn bằng chữ nổi hay bằng âm thanh nên NKT rất khó để xác định tuyến mình cần đi. Trong khi bậc lên xuống xe buýt và vỉa hè không ngang bằng nhau, thời gian xe dừng, đỗ tại các bến rất ngắn nên NKT gặp không ít khó khăn. Tại một số tuyến phố ở Hà Nội, khi cải tạo vỉa hè, các cơ quan chức năng đã làm đường dốc lên xuống, đường nổi giúp NKT thuận tiện trong đi lại. Tuy nhiên, quá trình thi công, do thiếu sự giám sát nên một số tuyến đường không phát huy được tác dụng. Tuyến vỉa hè tại Hà Nội dọc đường Nguyễn Trãi (quận Thanh Xuân), đoạn gần Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn là ví dụ điển hình. Khi triển khai việc lát đá vỉa hè, các cơ quan chức năng đã cho làm đường đá nổi để người khiếm thị có thể cảm nhận được, thế nhưng đoạn đường nổi ở đây lại dẫn thẳng tới một tú điện.

2. GIẢI PHÁP NÂNG CAO VÀ HỖ TRỢ TRONG GTTC

NKT đặc biệt nặng, NKT nặng được giảm giá vé, giá dịch vụ khi tham gia giao thông trên các tuyến vận tải nội địa bằng các phương tiện sau: giảm tối thiểu 15% đối với máy bay; giảm tối thiểu 25% đối với tàu hỏa, tàu điện, tàu thủy, xe ô tô vận tải khách theo tuyến cố định.

Theo Nghị định số 28/2012/NĐ-CP quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT vừa được Chính phủ ban hành, từ ngày 01/6/2012, NKT đặc biệt nặng, NKT nặng được miễn giá vé, giá dịch vụ khi tham gia giao thông bằng xe.

Nghị định gồm 7 chương và 35 điều, quy định chi tiết một số điều của Luật NKT về dạng tật, mức độ khuyết tật và xác định mức độ khuyết tật; chính sách xã hội hóa trợ giúp NKT; nghiên cứu khoa học, đào tạo chuyên gia, kỹ thuật viên, sản xuất trang thiết bị dành cho NKT; chế độ phụ cấp và chính sách ưu đãi đối với nhà giáo, cán bộ quản lý giáo dục, nhân viên hỗ trợ giáo dục NKT; việc làm cho NKT; giảm giá vé, giá dịch vụ; thực hiện lộ trình cải tạo công trình công cộng; phương tiện GTTC; bảo trợ xã hội; thành lập, hoạt động, giải thể cơ sở chăm sóc NKT.

Các kỹ năng nghiệp vụ cho nhân viên bố trí trên các phương tiện công cộng cũng cần được quan tâm và chú trọng hơn nữa; 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; các nhân viên sẽ hỗ trợ hành khách di chuyển giữa các vị trí ngồi của hành khách cho lối đi thuận tiện nhất. Ngoài ra, nhân viên sẽ hỗ trợ NKT trong suốt chuyến đi. Các nhân viên nên được đào tạo nghiệp vụ về các phương pháp sơ cứu và hỗ trợ y tế cùng các đội ngũ bác sĩ trong một số trường hợp nhất định nhưng không được tự ý dùng thuốc cho hành khách. Tuy vậy, theo khuyến nghị NKT nên đi cùng người hỗ trợ riêng.

Chính phủ cũng đã và đang xem xét quy định chi tiết về phương tiện giao thông như đơn vị tham gia vận tải

cộng cộng có trách nhiệm bố trí thiết bị, công cụ và nhân viên để trợ giúp hành khách là NKT lên, xuống phương tiện giao thông thuận tiện. Phương án trợ giúp phải được thông báo tại các nhà ga, bến đón, trả hành khách ở những nơi dễ thấy.

Các ngân hàng và 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; hỗ trợ tối đa kinh phí, vốn vay với lãi suất vay thấp đối với doanh nghiệp đầu tư, cải tạo phương tiện giao thông bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về GTTC.

Đơn vị tham gia vận tải công cộng có trách nhiệm rà soát, thống kê đánh giá thực trạng phương tiện giao thông công cộng chưa bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về GTTC nhằm cung cấp số liệu cho cơ quan nhà nước để có thể đánh giá vấn đề một cách toàn diện nhằm đưa ra những chính sách hợp lý sát với thực tiễn; xây dựng kế hoạch trang bị, cải tạo phương tiện giao thông công cộng bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về GTTC thuộc trách nhiệm quản lý của mình.

Cần có các cơ chế chính sách về khen thưởng đối với tổ chức cá nhân đi đầu trong công tác triển khai và xây dựng các công trình hỗ trợ cho NKT, các đoàn thể và tổ chức tạo ra những phong trào nhân rộng trong cộng đồng xã hội.

Việc thực hiện các chính sách cũng như quy định đối với GTTC gặp các vấn đề khó khăn do thiếu các cơ chế chính sách khuyến khích cũng như xử phạt nghiêm đối với những bên có liên quan. Do đó, đề 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 cải 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.

- 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

Trên đây là nội dung tổng quan về ý nghĩa GTTC phổ quát cũng như cách xây dựng, đề xuất. Tuy nhiên, để GTTC đi vào thực tiễn đời sống thì cần sự góp sức của nhiều ban, ngành cũng như các địa phương tăng cường các giải pháp, xây dựng kế hoạch thực hiện theo đúng các quy định pháp luật nhà nước đã ban hành.

Tài liệu tham khảo

[1]. Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 10/4/2012 của Chính phủ về quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT.

[2]. Quyết định số 1019/QĐ-TTg ngày 05/8/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt "Đề án trợ giúp NKT giai

đoạn 2012 - 2020".

[3]. Thông tư số 39/2012/TT-BGTVT ngày 24/9/2012 của Bộ GTVT về việc "Hướng dẫn thực hiện quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kết cấu hạ tầng giao thông, công cụ hỗ trợ và chính sách ưu tiên NKT tham gia giao thông công cộng".

[4]. QCVN 10:2014/BXD Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng.

[5]. QCVN 82:2019/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ô tô khách thành phố để NKT tiếp cận sử dụng.

[6]. <https://giaoduc.net.vn/Du-hoc/Giao-duc-va-dao-tao-cho-nguoi-tan-tat-o-Cong-hoa-Lien-bang-Duc-post179949.gd>.

[8]. <https://www.transdev.com/en/our-solutions/transportation-of-persons-with-reduced-mobility/>.

[9]. <https://www.transporthandicap.ch/>.

Ngày nhận bài: 14/5/2022

Ngày chấp nhận đăng: 01/6/2022

Người phản biện: TS. Lê Đỗ Mười

TS. Phạm Hoài Chung