



BÁO CÁO

NGHIÊN CỨU ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG TIẾP CẬN ĐƯỜNG SẮT ĐỐI VỚI NKT



Người thực hiện: Ths. Lê Xuân Trọng
KS. Nguyễn Bá Hiếu
Viện nghiên cứu chiến lược giao thông –
Bộ Giao thông Vận tải



Hà Nội- Tháng 8/2018

BÁO CÁO

NGHIÊN CỨU ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG TIẾP CẬN ĐƯỜNG SẮT ĐỐI VỚI NKT

**Người thực hiện: Ths. Lê Xuân Trọng
KS. Nguyễn Bá Hiếu**

Hà Nội – Tháng 8/2018

DANH MỤC VIẾT TẮT

1	GTCC	Giao thông công cộng
2	GTVT	Giao thông vận tải
3	KCHT	Kết cấu hạ tầng
4	KCHTGT	Kết cấu hạ tầng giao thông
5	NKT	Người khuyết tật
6	VTHK	Vận tải hành khách
7	VTHKCC	Vận tải hành khách công cộng

MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU	4
1. Sự cần thiết.....	4
2. Mục tiêu	5
3. Phương pháp nghiên cứu.....	6
4. Các thuật ngữ, khái niệm GTVT liên quan đến NKT.....	6
PHẦN I THỰC TRẠNG CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH VỀ GIAO THÔNG TIẾP CẬN VÀ TRỢ GIÚP NKT THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT	9
1.1. Các cơ chế chính sách Trung ương ban hành	9
1.2. Các cơ chế chính sách của địa phương	23
1.3. Đánh giá về thực trạng các cơ chế chính sách đối với NTK tham gia giao thông đường sắt	25
PHẦN II THỰC TRẠNG VÀ NHU CẦU TIẾP CẬN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT.....	28
2.1. Hiện trạng KCHTGT phục vụ NKT lĩnh vực giao thông đường sắt	28
2.2.1. Tổng quan về KCHT đường sắt	28
2.2.2. Đánh giá KCHT đường sắt hỗ trợ NKT tại Hà Nội;.....	29
2.13. Đánh giá KCHT đường sắt hỗ trợ NKT tại Lào Cai.....	36
2.1.4 Đánh giá KCHT đường sắt hỗ trợ NKT tại TP. Hồ Chí Minh	44
2.2. Thực trạng phương tiện, nhân lực vận tải đường sắt phục vụ NKT	48
2.2.1. Tổng quan về phương tiện, nhân lực ngành đường sắt phục vụ vận tải hành khách.....	48
2.2.2. Đánh giá tiếp cận phương tiện vận tải khách (tàu khách) chạy trên tuyến Hà Nội – Lào Cai	50
2.2.3. Đánh giá tiếp cận phương tiện vận tải khách (tàu khách) chạy trên tuyến Hà Nội - Thừa Thiên Huế - TP. Hồ Chí Minh.....	51
2.3. Thực trạng nhu cầu tiếp cận giao thông đường sắt của NKT	52
2.4. Đánh giá thực trạng giao thông vận tải đường sắt và khả năng tiếp cận ..	54
2.4.1. Kết cấu hạ tầng.....	54
2.4.2. Phương tiện	55
2.4.3. Cơ chế chính sách hỗ trợ NKT trong lĩnh vực đường.....	57
PHẦN III ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP CẢI THIỆN KHẢ NĂNG TIẾP CẬN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT CỦA NKT.....	57
3.1. Kế hoạch rà soát, sửa đổi, ban hành các chính sách.....	57

3.2. Kế hoạch cải tạo kết cấu hạ tầng tại khu vực ga hành khách	57
3.3. Kế hoạch đầu tư phương tiện, trang thiết bị hỗ trợ NKT	58
3.4. Kế hoạch tuyên truyền, hội thảo	59
3.5. Kế hoạch đào tạo, tập huấn.....	59
PHẦN IV TỔ CHỨC THỰC HIỆN.....	61
4.1. Bộ Giao thông vận tải:	61
4.2. Trách nhiệm UBND tỉnh.....	62
4.3. Trách nhiệm Sở Giao thông vận tải	62
4.4. Trách nhiệm Sở Lao động Thương binh xã hội.....	62
4.5. Trách nhiệm Sở Xây dựng	63
4.6. Trách nhiệm Sở Thông tin truyền thông.....	63
4.7. Trách nhiệm các doanh nghiệp vận tải	63
4.8. Trách nhiệm của Hội NKT địa phương	64
KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ.....	66

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Sự cần thiết

Trên thế giới, giao thông tiếp cận đã và đang phát triển, đây là hệ thống giao thông văn minh, lịch sự, an toàn, thuận lợi và đáp ứng tối đa nhu cầu đi lại của tất cả thành viên trong xã hội trong đó có NKT.

Tại Việt Nam, giao thông tiếp cận vẫn là một khái niệm mới, được hiểu là một hệ thống giao thông công cộng thuận lợi, từng bước được hoàn thiện bảo đảm an toàn, tiện nghi không chỉ cho NKT, người cao tuổi, người có khó khăn khác trong hệ vận động của cơ thể mà còn phục vụ sự thuận tiện cho mọi người khi tham gia giao thông.

Ngày 05 tháng 8 năm 2012, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 1019/QĐ-TTg về việc phê duyệt “Đề án trợ giúp NKT giai đoạn 2012 – 2020” và ngày 21 tháng 6 năm 2016 ban hành Quyết định số 1100/QĐ-TTg về việc phê duyệt “Kế hoạch thực hiện Công ước quốc tế về quyền của NKT”. Đây là bước cụ thể hóa chính sách hỗ trợ NKT của các ban ngành trong đó có ngành giao thông vận tải.

Triển khai chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã xây dựng Kế hoạch hành động hỗ trợ NKT tham gia giao thông giai đoạn 2016-2020 tại Quyết định số 3350/KH-BGTVT ngày 29/3/2016 nhằm thực hiện các mục tiêu trợ giúp NKT tiếp cận và tham gia giao thông.

Trong những năm qua, ngành GTVT đã có nhiều nỗ lực trong việc thúc đẩy thực hiện tiếp cận giao thông đường sắt cho NKT, thể hiện qua việc tham mưu cho Chính phủ và trực tiếp ban hành nhiều chính sách hỗ trợ NKT tham gia giao thông; tăng cường công tác cải tạo kết cấu hạ tầng, đầu tư phương tiện có hỗ trợ NKT... Tuy nhiên, bên cạnh đó vẫn còn một số vấn đề cần được tiếp tục quan tâm, giải quyết. Đó là:



Giao thông tại nhà ga đường sắt chưa đáp ứng NKT tiếp cận và sử dụng. Theo số liệu điều tra, khảo sát của Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải tháng 6/2016 thì tại một số nhà ga đường sắt chưa thiết kế hỗ trợ NKT như: xe lăn không thể độc lập tiếp cận lên tàu do không có đường dẫn; người khiếm thị hoàn toàn không có đường dẫn hướng; ke ga



so với sàn tàu vẫn còn quá cao (khoảng 50 – 60cm); đường ra phương tiện không đáp ứng cho NKT tiếp cận, đường quá dốc, cửa vào hẹp ...

Nhiệm vụ của nghiên cứu này là:

- 1/ Rà soát hệ thống cơ chế chính sách giao thông tiếp cận và trợ giúp NKT tham gia giao thông đường sắt;
- 2/ Đánh giá nhu cầu tiếp cận giao thông đường sắt của NKT;
- 3/ Phân tích, đánh giá hiện trạng hệ thống kết cấu hạ tầng (KCHT) phục vụ vận tải hành khách đường sắt;
- 4/ Đề xuất giải pháp, lộ trình cải thiện, nâng cao khả năng tiếp cận giao thông đường sắt cho NKT.

2. Mục tiêu

2.1. Mục tiêu chung

Đánh giá hiện trạng mức độ tiếp cận của đường sắt đối với NKT, trên cơ sở đó đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao mức độ tiếp cận của đường sắt đối với NKT.

2.2. Mục tiêu cụ thể

- Đánh giá sự phù hợp về cơ chế, chính sách đối với vấn đề tiếp cận trong lĩnh vực đường sắt

Đánh giá mức độ tiếp cận của hiện trạng kết cấu hạ tầng, phương tiện và nguồn nhân lực phục vụ trong ngành đường sắt.

Đề xuất các giải pháp cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng và phương tiện để

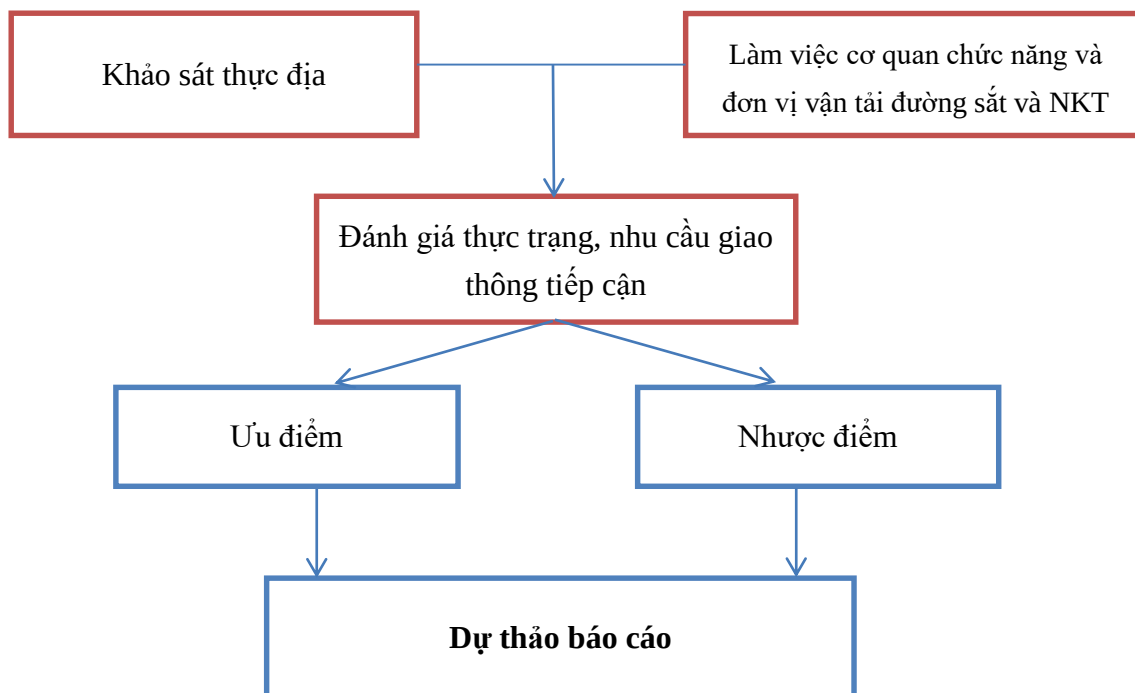
đáp ứng nhu cầu tiếp cận của NKT.

Đề xuất mô hình vận tải đường sắt tiếp cận đối với NKT.

3. Phương pháp nghiên cứu

Nhiệm vụ được xây dựng dựa trên 2 phương pháp: khảo sát tổng hợp, phân tích thống kê và phương pháp tham vấn các chuyên gia.

Các bước triển khai như sau:



4. Các thuật ngữ, khái niệm GTVT liên quan đến NKT

Tiếp cận: Là việc NKT sử dụng được công trình công cộng, phương tiện giao thông, công nghệ thông tin, dịch vụ văn hóa, thể thao, du lịch và dịch vụ khác phù hợp để có thể hòa nhập cộng đồng (Luật NKT số: 51/2010/QH12).

Giao thông tiếp cận: Là hệ thống giao thông văn minh, lịch sự, an toàn, thuận lợi và đáp ứng tối đa nhu cầu đi lại của tất cả thành viên trong xã hội, gồm cả NKT, người cao tuổi, người khó khăn trong việc vận động của cơ thể.

Phương tiện giao thông tiếp cận: Là các phương tiện giao thông công cộng đáp ứng các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giao thông tiếp cận để NKT tiếp cận, sử dụng (*Thông tư số 39/2012/TT-BGTVT ngày 24/9/2012 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*).

NKT: Là người bị khiếm khuyết một hoặc nhiều bộ phận cơ thể hoặc bị suy giảm chức năng được biểu hiện dưới dạng tật khiến cho lao động, sinh hoạt, học tập gặp khó khăn (*Luật NKT số: 51/2010/QH12*).

Các dạng khuyết tật: Mục 1 Điều 3 Luật số 51/2010/QH12 Luật NKT có quy định về các dạng khuyết tật như sau:

Khuyết tật vận động;

Khuyết tật nghe, nói;

Khuyết tật nhìn;

Khuyết tật thần kinh, tâm thần;

Khuyết tật trí tuệ;

Khuyết tật khác.

Trong đó có thể định nghĩa một số dạng khuyết tật như sau:

- **Khuyết tật vận động:** Là những người có cơ quan vận động bị tổn thương, biểu hiện dễ nhận thấy là có khó khăn trong ngồi, nằm, di chuyển, cầm, nắm...

- **Khuyết tật nghe, nói (khuyết tật ngôn ngữ):** NKT nghe, nói là người có khó khăn đáng kể về nói và/hoặc về đọc viết làm ảnh hưởng tiêu cực đến quá trình giao tiếp và học tập. Khó khăn về nói, nghe, đọc của NKT ngôn ngữ ảnh hưởng trực tiếp đến giao tiếp từ đó làm hạn chế sự làm việc, học tập, hòa nhập cộng đồng của họ.

- **Khuyết tật nhìn:** Là những người có tật về mắt như: hỏng mắt, không đủ sức nhận biết thế giới hữu hình bằng mắt hoặc nhìn thấy không rõ ràng. Tổ chức y tế thế giới (1992) còn đưa ra các khái niệm để phân biệt mức độ khuyết tật nhìn khác nhau: Khiếm thị, nhìn kém, mù (hoàn toàn).

- **Khuyết tật trí tuệ:** Xét về mức độ, đây là nhóm khuyết tật thường chịu nhiều sự thiệt thòi và khó khăn trong cuộc sống. Khuyết tật về trí tuệ được xác định khi: i/chức năng trí tuệ dưới mức trung bình (chỉ số thông minh đạt gần 70 hoặc thấp hơn 70 trên một lần thực hiện trắc nghiệm cá nhân); ii/ bị thiếu hụt hoặc khiếm khuyết ít nhất là hai trong số những hành vi thích ứng sau: giao tiếp, tự chăm sóc, sống tại gia đình, kỹ năng xã hội/cá nhân, sử dụng các tiện ích trong cộng đồng, tự định hướng, kỹ năng học đường, làm việc, giải trí, sức khỏe và an toàn; iii/ khuyết tật xuất hiện trước 18 tuổi.

- **Mức độ khuyết tật:** Mục 2, Điều 3, Luật số 51/2010/QH12 Luật NKT có quy định về mức độ khuyết tật như sau:

NKT đặc biệt nặng là người do khuyết tật dẫn đến không thể tự thực hiện việc phục vụ nhu cầu sinh hoạt cá nhân hàng ngày;

NKT nặng là người do khuyết tật dẫn đến không thể tự thực hiện một số việc phục vụ nhu cầu sinh hoạt cá nhân hàng ngày;

NKT nhẹ là NKT không thuộc hai mức độ khuyết tật trên.

PHẦN I

THỰC TRẠNG CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH VỀ GIAO THÔNG TIẾP CẬN VÀ TRỢ GIÚP NKT THAM GIA GIAO THÔNG TRONG LĨNH VỰC ĐƯỜNG SẮT

1.1. Các cơ chế chính sách Trung ương ban hành

Hiện nay các cơ chế chính sách của ngành GTVT liên quan đến NKT (NKT) đã được cụ thể hoá trong các Luật, bộ Luật như: Luật NKT, Luật đường bộ, Luật đường sắt, Luật hàng không dân dụng Việt Nam, Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật Biển Việt Nam. Bên cạnh việc ban hành các Luật, để có thể triển khai vào cuộc sống, Chính phủ đã ban hành 03 Nghị định và Thủ tướng chính phủ ban hành 03 Quyết định, Bộ Giao thông vận tải ban hành 08 Thông tư có liên quan đến cơ chế chính sách trợ giúp NKT tham gia giao thông trong các lĩnh vực: đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng không, đường biển.

Quy định chung về cơ chế chính sách trợ giúp NKT cho tất cả các lĩnh vực được quy định tại Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 10/4/2012 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT và Thông tư 39/2012-BGTVT ngày 24/9/2012 của Bộ GTVT hướng dẫn thực hiện quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kết cấu hạ tầng giao thông, mới nhất là Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt, là công cụ hỗ trợ và chính sách ưu tiên NKT tham gia giao thông công cộng nói chung và vận tải hành khách bằng đường sắt nói riêng. Trong đó, cơ chế chính sách trợ giúp NKT tham gia giao thông đường sắt tập trung ở 03 nội dung chính:

a. Chính sách miễn, giảm giá vé, ưu tiên mua vé, sắp xếp chỗ ngồi, thông tin, trợ giúp đối với NKT khi tham gia giao thông đường sắt:

Miễn, giảm giá vé:

Chính sách miễn, giảm giá vé khi tham gia GTCC chỉ áp dụng cho đối tượng là NKT đặc biệt nặng và NKT nặng. Chính sách này được quy định cụ thể tại Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt, cụ thể như sau:

- Đối tượng được giảm giá vé tham gia giao thông đường sắt: NKT đặc biệt nặng, NKT nặng.

- Quy định miễn, giảm giá vé: Giảm giá vé cho đối tượng là NKT đặc biệt nặng; NKT nặng; người cao tuổi thực hiện theo quy định của pháp luật về NKT và người cao tuổi.

Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 10/4/2012 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT quy định đối với 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 như sau : Giảm tối thiểu 25% đối với tàu hỏa, tàu điện, tàu thủy, xe ô tô vận tải khách theo tuyến cố định.

Ưu tiên khi mua vé, sắp xếp chỗ ngồi:

- NKT được ưu tiên mua vé, được giúp đỡ, sắp xếp chỗ ngồi thuận tiện khi sử dụng các phương tiện giao thông công cộng.

- Khu vực ngồi chờ phải bố trí chỗ cho các đối tượng ưu tiên trong đó có NKT. Quy cách, số lượng, bố trí chỗ ưu tiên thực hiện theo Mục 2.6, Phần 2, QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014.

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh VTHKCC có trách nhiệm trợ giúp, hướng dẫn, sắp xếp chỗ ngồi thuận tiện cho NKT; hỗ trợ NKT nặng, NKT đặc biệt nặng khi lên, xuống phương tiện và sắp xếp hành lý khi cần thiết.

Thông tin trợ giúp NKT:

- Thông tin trợ giúp NKT được quan tâm cụ thể hóa bằng quy định như: Khu vực chỗ dành cho các đối tượng ưu tiên phải có biển báo, tín hiệu để NKT nhận biết, sử dụng. Quy cách biển báo, tín hiệu thực hiện theo Mục 2.10, Phần 2, QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014.

- Tổ chức, cá nhân quản lý, kinh doanh VTHK bằng phương tiện GTCC có trách nhiệm bố trí thiết bị, công cụ và nhân viên để trợ giúp NKT lên, xuống phương tiện được thuận tiện. Phương án trợ giúp này phải được thông báo ở những nơi dễ nhận biết tại các bến, nhà ga để NKT tiếp cận, sử dụng.

- Khuyến khích tổ chức, cá nhân quản lý, kinh doanh điểm dừng, đỗ, bến, nhà ga; kinh doanh VTHK bằng phương tiện GTCC tổ chức bộ phận, công thông tin để tiếp nhận phản ánh, hướng dẫn, trả lời và trợ giúp NKT tham gia giao thông bằng phương tiện GTCC.

b. Phương tiện vận tải:

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16/6/2017 quy định Phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm có trang thiết bị, tiện nghi cần thiết để phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn, dụng cụ thoát hiểm; thiết bị, dụng cụ và vật liệu chữa cháy; thuốc sơ cấp cứu và thiết bị cho NKT tiếp cận sử dụng.

Luật NKT số 51/2010/QH12 ngày 17/6/2010 quy định:

- Phương tiện giao thông công cộng phải có chỗ ưu tiên cho NKT; có công cụ hỗ trợ lên, xuống thuận tiện hoặc sự trợ giúp phù hợp với đặc điểm của NKT.

- Phương tiện giao thông công cộng để NKT tiếp cận sử dụng phải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giao thông tiếp cận do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành.

- Đơn vị tham gia vận tải công cộng phải đầu tư và bố trí phương tiện bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận trên các tuyến vận tải theo tỷ lệ do Chính phủ quy định trong từng thời kỳ.

- Phương tiện giao thông công cộng đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giao thông tiếp cận được miễn, giảm thuế theo quy định của pháp luật về thuế khi sản xuất, nhập khẩu.

Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 10/4/2012 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT, nêu rõ:

Đơn vị tham gia vận tải công cộng bằng xe buýt, tàu hỏa phải xây dựng phương án, trang bị, cải tạo phương tiện giao thông công cộng bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận trên các tuyến vận tải theo tỷ lệ như sau:

- Bảo đảm đến năm 2015 có ít nhất một toa xe trong đoàn tàu chở khách liên tỉnh Bắc - Nam bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận; đến năm 2020 có ít nhất một toa xe trong đoàn tàu chở khách trên tất cả các tuyến bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận.

- 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 giao thông tiếp cận; xây dựng kế hoạch trang bị, cải tạo phương tiện giao thông công cộng bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận thuộc trách nhiệm quản lý của mình.

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16/6/2017 quy định về phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm các yêu cầu sau đây: có trang thiết bị, tiện nghi cần thiết để phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn, dụng cụ thoát hiểm; thiết bị, dụng cụ và vật liệu chữa cháy; thuốc sơ cấp cứu và thiết bị cho NKT tiếp cận sử dụng.

c. Kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt:

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16/6/2017 quy định:

Ga hành khách phải có công trình, thiết bị chỉ dẫn tiếp cận cho NKT và đối tượng được ưu tiên theo quy định của pháp luật; hệ thống điện thoại khẩn cấp, phương tiện sơ cứu y tế. Đối với đường sắt đô thị: Phải bảo đảm thuận tiện cho hành khách và bảo đảm tiếp cận sử dụng cho NKT theo quy định của pháp luật.

Đường sắt tốc độ cao: Phải bảo đảm thuận tiện cho hành khách và bảo đảm tiếp cận sử dụng cho NKT theo quy định của pháp luật.

Căn cứ nội dung quy định tại Nghị định số 28/2012/NĐ-CP và Thông tư 39/2012-BGTVT như trên, từng lĩnh vực có văn bản hướng dẫn cụ thể về cơ chế chính sách trợ giúp NKT theo đặc thù của lĩnh vực để đảm bảo lộ trình thực hiện giao thông tiếp cận đối với NKT như sau:

- Đến ngày 01 tháng 01 năm 2020 tất cả trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước; **nhà ga, bến xe, bến tàu**; cơ sở khám bệnh, chữa bệnh; cơ sở giáo dục, dạy nghề; công trình văn hóa, thể dục thể thao; nhà chung cư bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT;

- Đến ngày 01 tháng 01 năm 2025, tất cả trụ sở làm việc; nhà chung cư; công trình hạ tầng kỹ thuật, công trình hạ tầng xã hội phải bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT.

Nội dung văn bản quy định cụ thể như sau:

Bảng 1.1: Tổng hợp các văn bản hỗ trợ NKT lĩnh vực đường sắt

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
I	Công ước			
	Công ước của Liên hiệp quốc về quyền của NKT và Nghị quyết số 84/2014/QH13 ngày 28/11/2014 Về việc phê chuẩn của Liên hiệp quốc về quyền của NKT	Điều 9- Khả năng tiếp cận	Điều 9- Khả năng tiếp cận a. Tòa nhà, đường sá, giao thông và các công trình, cơ sở vật chất trong nhà và bên ngoài khác, trong đó có trường học, nhà ở, cơ sở y tế và nơi làm việc; b. Thông tin, liên lạc và các dịch vụ khác, trong đó có dịch vụ điện tử và dịch vụ cấp cứu.	
		Điều 20- Di chuyển cá nhân	Điều 20- Di chuyển cá nhân Các quốc gia thành viên tiến hành các biện pháp hiệu quả để bảo đảm cho NKT di chuyển cá nhân thuận tiện một cách độc lập tối đa có thể được, bao gồm bằng những cách sau: a. Tạo điều kiện cho NKT di chuyển cá nhân theo cách thức và vào thời gian họ chọn, với giá thành vừa phải; b. Tạo điều kiện cho NKT tiếp cận phương tiện, thiết bị và công nghệ hỗ trợ di chuyển và các hình thức trợ giúp hoặc người trợ giúp tại chỗ, trong đó có bằng cách cung cấp những tiện ích như vậy với giá thành vừa phải; c. Cung cấp đào tạo thích hợp về kỹ năng di chuyển cá nhân cho NKT và đội ngũ nhân viên chuyên môn làm việc với NKT; d. Khuyến khích các cơ sở sản xuất phương tiện, thiết bị và công nghệ hỗ trợ di chuyển có tính đến mọi khía cạnh về sự di chuyển của NKT	
II	Luật			
1	Luật NKT số 51/2010/QH12 ngày 17/6/2010	Điều d, Khoản 1, Điều 4	Điều 4. Quyền và nghĩa vụ của NKT 1. NKT được bảo đảm thực hiện các quyền sau đây: d) Được chăm sóc sức khỏe, phục hồi chức năng, học văn hóa, học nghề, việc làm, trợ giúp pháp lý, tiếp cận công trình công cộng, phương tiện giao thông , công nghệ thông tin, dịch vụ văn hóa, thể thao, du lịch và dịch vụ khác phù hợp với dạng tật và mức độ khuyết tật;	Hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2017

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
		Khoản 3, Điều 5	Điều 5. Chính sách của Nhà nước về NKT 3. Bảo trợ xã hội; trợ giúp NKT trong chăm sóc sức khỏe, giáo dục, dạy nghề, việc làm, văn hóa, thể thao, giải trí, tiếp cận công trình công cộng và công nghệ thông tin, tham gia giao thông; ưu tiên thực hiện chính sách bảo trợ xã hội và hỗ trợ NKT là trẻ em, người cao tuổi.	
		Điều 39	Điều 39. Nhà chung cư và công trình công cộng 1. Việc phê duyệt thiết kế, xây dựng, nghiệm thu công trình xây dựng mới, cải tạo và nâng cấp nhà chung cư, trụ sở làm việc và công trình hạ tầng kỹ thuật, công trình hạ tầng xã hội phải tuân thủ hệ thống quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xây dựng để bảo đảm NKT tiếp cận. 2. Nhà chung cư, trụ sở làm việc và công trình hạ tầng kỹ thuật công cộng, công trình hạ tầng xã hội được xây dựng trước ngày Luật này có hiệu lực mà chưa bảo đảm các điều kiện tiếp cận đối với NKT phải được cải tạo, nâng cấp để bảo đảm điều kiện tiếp cận theo lộ trình quy định tại Điều 40 của Luật này.	
		Điều 40	Điều 40. Lộ trình cải tạo nhà chung cư, công trình công cộng 1. Đến ngày 01 tháng 01 năm 2020, các công trình công cộng sau đây phải bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT: b) Nhà ga, bến xe, bến tàu; 2. Đến ngày 01 tháng 01 năm 2025, tất cả nhà chung cư, trụ sở làm việc, công trình hạ tầng kỹ thuật công cộng, công trình hạ tầng xã hội không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này phải bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT. 3. Chính phủ quy định chi tiết việc thực hiện lộ trình cải tạo đối với từng loại công trình quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này.	
		Khoản 2,3 và 4, Điều 41	Điều 41. Tham gia giao thông của NKT 2. NKT khi tham gia giao thông bằng các phương tiện giao thông công cộng được sử dụng các phương tiện hỗ trợ hoặc sự trợ giúp tương ứng; được phép mang theo và miễn phí khi mang phương tiện, thiết bị hỗ trợ phù hợp. 3. NKT đặc biệt nặng và NKT nặng được miễn, giảm giá vé, giá dịch vụ khi tham gia giao thông bằng một số phương tiện giao thông công cộng theo quy định của Chính phủ. 4. NKT được ưu tiên mua vé, được giúp đỡ, sắp xếp chỗ ngồi thuận tiện khi sử dụng các phương tiện giao thông công cộng.	

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
		Điều 42	Điều 42. Phương tiện giao thông công cộng 1. Phương tiện giao thông công cộng phải có chỗ ưu tiên cho NKT; có công cụ hỗ trợ lên, xuống thuận tiện hoặc sự trợ giúp phù hợp với đặc điểm của NKT. 2. Phương tiện giao thông công cộng để NKT tiếp cận sử dụng phải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giao thông tiếp cận do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành. 3. Đơn vị tham gia vận tải công cộng phải đầu tư và bố trí phương tiện bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận trên các tuyến vận tải theo tỷ lệ do Chính phủ quy định trong từng thời kỳ. 4. Phương tiện giao thông công cộng đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giao thông tiếp cận được miễn, giảm thuế theo quy định của pháp luật về thuế khi sản xuất, nhập khẩu.	
2	Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16/6/2017	Điểm d, Khoản 2, Điều 16	Điều 16. Ga đường sắt 2. Ga đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau đây “d) Ga hành khách phải có công trình, thiết bị chỉ dẫn tiếp cận cho NKT và đối tượng được ưu tiên theo quy định của pháp luật; hệ thống điện thoại khẩn cấp, phương tiện sơ cứu y tế.”	Hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2018
		Điểm b, Khoản 1, Điều 33	Điều 33. Thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt 1. Phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm các yêu cầu sau đây: “b) Có trang thiết bị, tiện nghi cần thiết để phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn, dụng cụ thoát hiểm; thiết bị, dụng cụ và vật liệu chữa cháy; thuốc sơ cấp cứu và thiết bị cho NKT tiếp cận sử dụng.”	
		Khoản 5, Điều 70	Điều 70. Yêu cầu chung đối với đường sắt đô thị 5. Phải bảo đảm thuận tiện cho hành khách và bảo đảm tiếp cận sử dụng cho NKT theo quy định của pháp luật.	
		Khoản 8, Điều 78	Điều 78. Yêu cầu chung đối với đường sắt tốc độ cao 8. Phải bảo đảm thuận tiện cho hành khách và bảo đảm tiếp cận sử dụng cho NKT theo quy định của pháp luật.	
III	Nghị định			

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
1	Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 10/4/2012 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT	Điều b, Khoản 2 và Khoản 3, Điều 12	Điều 12. Miễn, giảm giá vé, giá dịch vụ giao thông công cộng 2. 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 đây: b) Giảm tối thiểu 25% đối với tàu hỏa, tàu điện, tàu thủy, xe ô tô vận tải khách theo tuyến cố định. 3. Đơn vị tham gia vận tải công cộng phát hành vé giảm giá cho NKT. Để được miễn, giảm giá vé dịch vụ, NKT cần xuất trình Giấy xác nhận khuyết tật.	Hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/06/2012
		Khoản 1, Điều 13	Điều 13. Thực hiện lộ trình cải tạo nhà chung cư, công trình công cộng 1. Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Ủy ban nhân dân các cấp, tổ chức và cá nhân sở hữu, quản lý, khai thác sử dụng công trình là trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước; nhà ga, bến xe, bến tàu; cơ sở khám bệnh, chữa bệnh; cơ sở giáo dục, dạy nghề; công trình văn hóa, thể dục thể thao; nhà chung cư; công trình hạ tầng kỹ thuật, công trình hạ tầng xã hội khác có trách nhiệm rà soát, xây dựng kế hoạch và bảo đảm điều kiện để thực hiện cải tạo điều kiện tiếp cận đối với NKT theo lộ trình sau đây: a) Đến năm 2015 có ít nhất 50% công trình là trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước; nhà ga, bến xe, bến tàu; cơ sở khám bệnh, chữa bệnh; cơ sở giáo dục, dạy nghề; công trình văn hóa, thể dục thể thao; nhà chung cư bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT; b) Đến năm 2017 có ít nhất 75% trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước; nhà ga, bến xe, bến tàu; cơ sở khám bệnh, chữa bệnh; cơ sở giáo dục, dạy nghề; công trình văn hóa, thể dục thể thao; nhà chung cư bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT; c) Đến ngày 01 tháng 01 năm 2020 tất cả trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước; nhà ga, bến xe, bến tàu; cơ sở khám bệnh, chữa bệnh; cơ sở giáo dục, dạy nghề; công trình văn hóa, thể dục thể thao; nhà chung cư bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT; d) Đến ngày 01 tháng 01 năm 2025, tất cả trụ sở làm việc; nhà chung cư; công trình hạ tầng kỹ thuật, công trình hạ tầng xã hội khác chưa quy định tại các Điều a, b và c Khoản 1 Điều này phải bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT.	

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
		Điều 14	Điều 14. Phương tiện giao thông tiếp cận 1. Đơn vị tham gia vận tải công cộng bằng xe buýt, tàu hỏa phải xây dựng phương án, trang bị, cải tạo phương tiện giao thông công cộng bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận trên các tuyến vận tải theo tỷ lệ như sau: b) Bảo đảm đến năm 2015 có ít nhất một toa xe trong đoàn tàu chở khách liên tỉnh Bắc - Nam bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận; đến năm 2020 có ít nhất một toa xe trong đoàn tàu chở khách trên tất cả các tuyến bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận. 2. Đơn vị tham gia vận tải công 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. 3. Kinh phí thực hiện quy định tại Khoản 1 và Khoản 2 Điều này do cơ quan, tổ chức, cá nhân sở hữu, khai thác bảo đảm. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ, ngành liên quan trình Thủ tướng Chính phủ quy định chính sách hỗ trợ lãi suất vay vốn đối với doanh nghiệp đầu tư, cải tạo phương tiện giao thông bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận. 4. 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 giao thông tiếp cận; xây dựng kế hoạch trang bị, cải tạo phương tiện giao thông công cộng bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận thuộc trách nhiệm quản lý của mình.	
2	Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt	Khoản 5, Điều 23 Điểm c, Khoản 1, Điều 24	Điều 23. Đối tượng được giảm giá vé 5. NKT đặc biệt nặng, NKT nặng. Điều 24. Miễn, giảm giá vé cho từng đối tượng chính sách xã hội 1. Giảm giá vé áp dụng cho các đối tượng sau: c) Giảm giá vé cho đối tượng là NKT đặc biệt nặng; NKT nặng; người cao tuổi thực hiện theo quy định của pháp luật về NKT và người cao tuổi.	Nghị định có hiệu lực thi hành từ 01/7/2018
IV	Thông tư			
1	Thông tư số 39/2012/TT-BGTVT ngày 24/9/2012 hướng dẫn	Điểm b, Khoản 2, Điều 3	Điều 3. Thực hiện quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về kết cấu hạ tầng giao thông để NKT tiếp cận sử dụng 2. Đường và hệ phố tại các đô thị; điểm dừng, đỗ; bến, nhà ga xây dựng trước khi Thông tư này có hiệu lực, tổ chức, cá nhân quản lý, khai thác sử dụng có trách nhiệm lập kế hoạch cải tạo đáp ứng quy định tại Khoản 1 Điều này. Lộ trình cải tạo các công trình thực hiện theo quy định tại Khoản	Hiệu lực kể từ ngày 01/12/2012

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
	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		1 Điều 13 Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 10/4/2012 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT (sau đây gọi tắt là Nghị định số 28/2012/NĐ-CP).	
		Điều 5	Điều 5. Chính sách ưu tiên cho NKT khi tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng 1. Ưu tiên khi mua vé, sắp xếp chỗ ngồi: a) NKT khi tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng được ưu tiên mua vé tại cửa bán vé; được sử dụng chỗ ngồi dành cho các đối tượng ưu tiên. b) Tổ chức, cá nhân kinh doanh vận tải hành khách công cộng có trách nhiệm trợ giúp, hướng dẫn, sắp xếp chỗ ngồi thuận tiện cho NKT; hỗ trợ NKT nặng, NKT đặc biệt nặng khi lên, xuống phương tiện và sắp xếp hành lý khi cần thiết. 2. Thực hiện miễn, giảm giá vé, giá dịch vụ cho NKT khi tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng: a) NKT nặng, NKT đặc biệt nặng khi tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng được miễn, giảm giá vé theo quy định tại Điều 12 Nghị định số 28/2012/NĐ-CP. b) Mức giảm giá vé, giá dịch vụ cho NKT do tổ chức, cá nhân quản lý, kinh doanh vận tải hành khách bằng phương tiện giao thông công cộng tự xây dựng và công bố thực hiện nhưng không thấp hơn mức giảm giá vé quy định tại khoản 2 Điều 12 Nghị định số 28/2012/NĐ-CP. c) NKT sử dụng xe lăn thông dụng không gắn động cơ hoặc sử dụng các dụng cụ cầm tay để phục vụ việc đi lại của bản thân thì được miễn cước hành lý đối với xe lăn, dụng cụ đó khi tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng. d) NKT đồng thời thuộc đối tượng được giảm giá vé, giá dịch vụ theo các chế độ khác nhau thì chỉ được hưởng một mức giảm giá vé cao nhất. 3. Thông tin trợ giúp NKT a) Tổ chức, cá nhân quản lý, kinh doanh vận tải hành khách bằng phương tiện giao thông công cộng có trách nhiệm bố trí thiết bị, công cụ và nhân viên để trợ giúp NKT lên, xuống phương tiện được thuận tiện. Phương án trợ giúp này phải được thông báo ở những nơi dễ nhận biết tại các bến, nhà ga để NKT tiếp cận, sử dụng. b) Khuyến khích tổ chức, cá nhân quản lý, kinh doanh điểm dừng, đỗ, bến, nhà ga; kinh doanh vận tải hành khách bằng phương tiện giao thông công cộng tổ chức bộ phận, cổng thông tin để tiếp nhận phản ánh, hướng dẫn, trả lời và trợ giúp NKT tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng.	

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
		Điều 7	Điều 7. Tổ chức thực hiện 1. Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Cục quản lý chuyên ngành có trách nhiệm hướng dẫn, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện các quy định của pháp luật về NKT và các quy định của Thông tư này theo chức năng quản lý. 2. Cục Đăng kiểm Việt Nam có trách nhiệm xây dựng hệ thống quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông tiếp cận; tổ chức kiểm tra xác nhận phương tiện đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giao thông tiếp cận. 3. Các Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm: a) Xây dựng và trình Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quy định tỷ lệ phương tiện giao thông tiếp cận đối với từng tuyến vận tải hành khách bằng xe buýt theo quy định tại Điểm a Khoản 1 Điều 14 Nghị định số 28/2012/NĐ-CP. b) Hướng dẫn, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện các quy định của pháp luật về NKT và các quy định của Thông tư này; thống kê việc thực hiện nâng cấp, cải tạo điểm dừng, đỗ, bến, nhà ga, phương tiện giao thông tiếp cận theo lộ trình quy định tại Khoản 1 Điều 13 và Khoản 1 Điều 14 Nghị định số 28/2012/NĐ-CP định kỳ báo cáo Bộ Giao thông vận tải vào tháng 12 hàng năm.	
2	Thông tư 21/2014/T T-BXD số 21/2014/T T-BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng	Điều 1	Điều 1. Ban hành kèm theo Thông tư này Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về “Xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng”, mã số QCVN 10:2014/BXD.	Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015
V	Quyết định			
1	Quyết định số 1019/QĐ-TTg ngày 05/8/2012 của Thủ	Điểm a,b, Tiêu mục 2, Mục I, Điều 1	Điều 1. Phê duyệt Đề án trợ giúp NKT giai đoạn 2012 - 2020 với những nội dung chủ yếu sau đây: I. MỤC TIÊU 2. Một số chỉ tiêu cụ thể a) Giai đoạn 2012 - 2015	Hiệu lực từ ngày 05/8/2012

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
	tướng Chính phủ Phê duyệt Đề án trợ giúp NKT giai đoạn 2012 - 2020		- Ít nhất 50% công trình là trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước; nhà ga, bến xe, bến tàu; cơ sở khám bệnh, chữa bệnh; cơ sở giáo dục, dạy nghề, công trình văn hóa, thể dục thể thao; nhà chung cư bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT. - Ít nhất 50% NKT có nhu cầu tham gia giao thông được sử dụng phương tiện giao thông đảm bảo quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận hoặc dịch vụ trợ giúp tương đương. - 60% cán bộ làm công tác trợ giúp NKT được tập huấn, nâng cao năng lực quản lý, chăm sóc, hỗ trợ NKT; 40% gia đình có NKT được tập huấn về kỹ năng, phương pháp chăm sóc phục hồi chức năng cho NKT; 30% NKT được tập huấn các kỹ năng sống. b) Giai đoạn 2016 - 2020 - 100% công trình là trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước; nhà ga, bến xe, bến tàu; cơ sở khám bệnh, chữa bệnh; cơ sở giáo dục, dạy nghề, công trình văn hóa, thể dục thể thao; nhà chung cư bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT. - Ít nhất 80% NKT có nhu cầu tham gia giao thông được sử dụng phương tiện giao thông đảm bảo quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận hoặc dịch vụ trợ giúp tương đương. - 80% cán bộ làm công tác trợ giúp NKT được tập huấn, nâng cao năng lực về quản lý, chăm sóc, hỗ trợ, tổ chức điều hành, phối hợp liên ngành và giám sát, đánh giá trong công tác trợ giúp NKT; 60% gia đình có NKT được tập huấn về kỹ năng, phương pháp chăm sóc phục hồi chức năng cho NKT; 50% NKT được tập huấn các kỹ năng sống.	
		Tiểu mục 5, Mục II, Điều 1	Điều 1. Phê duyệt Đề án trợ giúp NKT giai đoạn 2012 - 2020 với những nội dung chủ yếu sau đây: II. CÁC HOẠT ĐỘNG CHỦ YẾU CỦA ĐỀ ÁN 5. Trợ giúp tiếp cận và tham gia giao thông: a) Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát thực hiện các quy định về giao thông tiếp cận để NKT có thể tiếp cận, sử dụng; b) Xây dựng các tuyến mẫu và nhân rộng các xe vận tải hành khách công cộng để NKT tham gia giao thông; c) 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; d) 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.	
2	Quyết định số 1100/QĐ-TTg ngày 21/6/2016 về việc phê duyệt kế hoạch thực hiện công ước của	Tiểu mục 2, Điểm đ, e, Tiểu mục 3, Điều 1	Điều 1. Phê duyệt Kế hoạch thực hiện Công ước của Liên hợp quốc về Quyền của NKT (gọi tắt là Công ước) với các nội dung chủ yếu như sau: II. NỘI DUNG 2. Rà soát, nghiên cứu sửa đổi, bổ sung và ban hành các văn bản quy phạm pháp luật trợ giúp NKT trong lĩnh vực chăm sóc sức khỏe, giáo dục, đào tạo nghề, việc làm, văn hóa, thể dục, thể thao, giải trí và du lịch, tiếp cận công trình công cộng, giao thông, công nghệ thông tin và truyền thông và trợ giúp pháp lý bảo đảm phù hợp với Công ước.	

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
	liên hợp quốc về quyền của NKT		3. Thực hiện hiệu quả các chương trình, đề án, dự án về NKT đ) Tiếp cận và sử dụng các công trình xây dựng: - Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát thực hiện các quy định, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xây dựng để NKT tiếp cận, sử dụng các công trình xây dựng; - Xây dựng một số mô hình thí điểm về tiếp cận, sử dụng các công trình xây dựng để NKT tiếp cận, sử dụng, phổ biến nhân rộng; - Đưa giáo trình về thiết kế tiếp cận các công trình xây dựng vào đào tạo tại các trường kiến trúc, xây dựng, tập huấn cho kiến trúc sư, kỹ sư xây dựng, thanh tra xây dựng và các đối tượng hành nghề trong hoạt động xây dựng. e) Tiếp cận và tham gia giao thông: - Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát thực hiện các quy chuẩn, tiêu chuẩn về giao thông tiếp cận; bảo đảm tất cả các công trình, dự án giao thông công cộng tuân thủ quy chuẩn, tiêu chuẩn tiếp cận cho NKT; - Đẩy mạnh việc đưa số lượng xe buýt có khả năng tiếp cận hoạt động trên các tuyến vận tải công cộng nội đô; - Thúc đẩy cải tạo và nâng cấp sửa chữa các đường dẫn nhà ga, bến xe, bến đỗ, công trình vệ sinh, phương tiện giao thông để NKT tiếp cận; - Đánh giá và nhân rộng các tuyến mẫu xe vận tải công cộng có khả năng tiếp cận; - Tuyên truyền cho đội ngũ lái xe, phụ xe về việc hỗ trợ hành khách là NKT.	
VI	Quy chuẩn			
1	Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng	Mục 1.1, Phần 1 Mục 1.2, Phần 1 Mục 2.2, Phần 2	1.1 Phạm vi điều chỉnh 1.1.1 Quy chuẩn này quy định các yêu cầu kỹ thuật bắt buộc phải tuân thủ khi xây dựng mới hoặc cải tạo lại các công trình xây dựng để đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng. 1.1.2 Các công trình xây dựng để đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng bao gồm: - Nhà chung cư; - Công trình công cộng: trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước; cơ sở khám, chữa bệnh; cơ sở giáo dục, dạy nghề; công trình văn hóa, thể dục, thể thao; công trình khách sạn, thương mại, dịch vụ; - Nhà ga, bến tàu, bến xe, đường, hệ phố và các công trình hạ tầng kỹ thuật khác. 1.2 Đối tượng áp dụng Quy chuẩn này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động xây dựng các công trình nêu ở 1.1.2. 2.2 Đường vào công trình	Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
			2.2.1 Trong một khuôn viên, công trình hoặc hạng mục công trình ít nhất phải có một đường vào đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng. 2.2.2 Khi có sự thay đổi cao độ đột ngột trên đường vào của công trình thì phải có đường dốc và tuân theo các quy định sau: - Độ dốc: không lớn hơn 1/12; - Chiều rộng đường dốc: không nhỏ hơn 1 200 mm; - Chiều dài đường dốc: không lớn hơn 9 000 mm; - Tại điểm bắt đầu và kết thúc đường dốc phải có khoảng không gian không nhỏ hơn 1 400mm để xe lăn có thể di chuyển được; - Bề mặt đường dốc phải cứng, không được gồ ghề và không trơn trượt; - Bố trí tay vịn liên tục ở hai bên đường dốc; - Tay vịn được lắp đặt ở độ cao không lớn hơn 900 mm so với mặt sàn. Ở điểm đầu và điểm cuối đường dốc, tay vịn phải được kéo dài thêm 300 mm. Khoảng cách giữa tay vịn và bức tường gần không nhỏ hơn 40 mm.	
		Mục 2.3, Phần 2	2.3 Lối vào 2.3.1 Công trình hoặc một hạng mục công trình ít nhất phải có một lối vào đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng. Lối vào cho NKT phải dẫn thẳng đến quây lễ tân và các không gian chính của công trình. 2.3.2 Đối với lối vào bằng đường dốc: độ dốc, kích thước, bề mặt đường dốc phải đảm bảo yêu cầu tại 2.2.2. 2.3.3 Đối với lối vào có bậc phải tuân theo các quy định sau: - Chiều cao bậc: không được lớn hơn 150 mm; - Bề rộng mặt bậc: không nhỏ hơn 300 mm; - Không dùng bậc thang hở; - Nếu lối vào có nhiều hơn 3 bậc thì phải bố trí tay vịn hai bên. 2.3.4 Lối vào cho NKT có cửa không được làm ngưỡng cửa. 2.3.5 Tại lối vào phải lắp đặt biển báo và tấm lát có dấu hiệu chỉ hướng tiếp cận đến thang máy dành cho NKT. 2.3.6 Đối với những công trình do yêu cầu bảo tồn nếu lối vào không tiếp cận được đối với NKT thì phải bố trí các thang nâng hoặc đường dốc di động.	
		Mục 2.4, Phần 2	2.4 Cửa 2.4.1 Chiều rộng thông thủy của cửa ngoài không được nhỏ hơn 900 mm. Đối với cửa bên trong các phòng không được nhỏ hơn 800 mm. 2.4.2 Khoảng không gian thông thủy ở phía trước và phía sau cửa đi không được nhỏ hơn 1 400mm x 1 400 mm. 2.4.3 Không được dùng cửa quay tại lối vào dành cho NKT.	
		Tiểu mục 2.6.1,	2.6 Các không gian công cộng trong công trình 2.6.1 Quây lễ tân và sảnh đón	

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú														
		Mục 2.6, Phần 2	2.6.1.1 Tại các khu vực như nơi ngồi chờ, chỗ xếp hàng để làm thủ tục đăng ký hay thanh toán, quầy bán hàng, nơi đổi tiền, rút tiền, trạm điện thoại công cộng, khu vực vui chơi giải trí, dịch vụ ăn uống hoặc tại các bề mặt làm việc trong các công trình công cộng phải đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng. 2.6.1.2 Phải có ít nhất một quầy lễ tân hoặc nơi đón tiếp dành cho NKT ứng với mỗi một loại dịch vụ. 2.6.1.3 Tại các quầy lễ tân, nơi đón tiếp dành cho NKT phải có các biển báo, bảng chỉ dẫn bằng các ký hiệu, biểu tượng hoặc bằng âm thanh theo quy ước quốc tế.															
		Tiểu mục 2.6.2, Mục 2.6, Phần 2	2.6 Các không gian công cộng trong công trình 2.6.2 Chỗ ngồi 2.6.2.1 Trong các công trình có phòng khán giả, lớp học, phòng hội thảo, cửa hàng, phải bố trí chỗ ngồi thuận tiện cho NKT. Số chỗ ngồi không nhỏ hơn 5 % tổng số chỗ ngồi trong công trình nhưng không ít hơn 1. 2.6.2.2 Số lượng chỗ dành tối thiểu cho NKT đi xe lăn được quy định trong Bảng 2. Bảng 2 - Số chỗ dành cho xe lăn <table><tr><th>Số lượng chỗ ngồi trong phòng khán giả , phòng hội thảo, lớp học (chỗ)</th><th>Số lượng chỗ tối thiểu dành cho người đi xe lăn (chỗ)</th></tr><tr><td>- Từ 5 đến 30</td><td>1</td></tr><tr><td>- Từ 31 đến 50</td><td>2</td></tr><tr><td>- Từ 51 đến 100</td><td>3</td></tr><tr><td>- Từ 101 đến 300</td><td>5</td></tr><tr><td>- Từ 301 đến 600</td><td>6</td></tr><tr><td>- Trên 600</td><td>6 + 1 cho mỗi một lần thêm 200 chỗ ngồi</td></tr></table> 2.6.2.3 Vị trí chỗ ngồi dành cho NKT phải ở gần lối ra vào.	Số lượng chỗ ngồi trong phòng khán giả , phòng hội thảo, lớp học (chỗ)	Số lượng chỗ tối thiểu dành cho người đi xe lăn (chỗ)	- Từ 5 đến 30	1	- Từ 31 đến 50	2	- Từ 51 đến 100	3	- Từ 101 đến 300	5	- Từ 301 đến 600	6	- Trên 600	6 + 1 cho mỗi một lần thêm 200 chỗ ngồi	
Số lượng chỗ ngồi trong phòng khán giả , phòng hội thảo, lớp học (chỗ)	Số lượng chỗ tối thiểu dành cho người đi xe lăn (chỗ)																	
- Từ 5 đến 30	1																	
- Từ 31 đến 50	2																	
- Từ 51 đến 100	3																	
- Từ 101 đến 300	5																	
- Từ 301 đến 600	6																	
- Trên 600	6 + 1 cho mỗi một lần thêm 200 chỗ ngồi																	
		Tiểu mục 2.6.3, Mục 2.6, Phần 2	2.6.3 Khu vệ sinh, phòng tắm 2.6.3.1 Trong các công trình công cộng, tỷ lệ phòng vệ sinh cho NKT không nhỏ hơn 5 % tổng số phòng vệ sinh nhưng không được ít hơn 1. Đối với nhà vệ sinh công cộng tối thiểu phải có 1 phòng vệ sinh dành cho NKT. CHÚ THÍCH: Phòng vệ sinh dành NKT cần có sự trợ giúp của người đi cùng thì không phân biệt giới tính. 2.6.3.2 Tối thiểu 6 tiểu treo phải có 01 tiểu dành cho NKT. 2.6.3.3 Trong khu vực phòng vệ sinh, phòng tắm phải đảm bảo khoảng không gian thông thủy tối thiểu 1 400 mm x 1 400 mm để di chuyển xe lăn. 2.6.3.4 Chiều rộng thông thủy của cửa phòng vệ sinh, phòng tắm, phòng thay đồ không nhỏ hơn 800 mm, được mở ra ngoài nhưng không cản trở lối thoát hiểm.															

TT	Văn bản quy định	Điều khoản	Nội dung	Ghi chú
			2.6.3.5 Chiều cao lắp đặt thiết bị vệ sinh tính từ mặt sàn được quy định như sau: - Bệ xí (bồn cầu): không được lớn hơn 450 mm; - Chậu rửa: không được lớn hơn 750 mm; - Tiểu treo: không được lớn hơn 400 mm. 2.6.3.6 Chiều cao lắp đặt tay vịn trong khu vực lắp đặt bệ xí không được lớn hơn 900 mm; đối với tiểu treo không được lớn hơn 800 mm. 2.6.3.7 Bề mặt sàn khu vệ sinh không được trơn trượt. 2.6.3.8 Khu vệ sinh dành cho NKT phải có biển báo và biển chỉ dẫn ký hiệu theo quy ước quốc tế.	
		Mục 2.10, Phần 2	2.10 Biển báo, biển chỉ dẫn 2.10.1 Chữ và ký hiệu trên biểu tượng quy ước phải tương phản với màu nền. Không dùng chất liệu nền nhẵn bóng, phản quang mạnh để người đọc không bị lóa. 2.10.2 Biển báo, biển chỉ dẫn hoặc các dấu hiệu cảnh báo có thể nhận biết phải sử dụng các ký hiệu, biểu tượng và chữ nổi phù hợp với thông lệ quốc tế (xem phụ lục A).	

1.2. Các cơ chế chính sách của địa phương

Hiện nay, chỉ có Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh xây dựng hệ thống đường sắt đô thị. Đường sắt đô thị do địa phương quản lý còn đường sắt quốc gia do Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quản lý, địa phương giữ vai trò phối hợp thực hiện.

Các tuyến đường sắt đô thị chủ yếu đang xây dựng, chưa đi vào hoạt động, tuy nhiên đây là hình thức vận chuyển mới, nên khi xây dựng đã có phương án thiết kế đảm bảo phục vụ cho NKT theo quy định.

Một số chính sách đang áp dụng tại các Công ty quản lý vận tải đường sắt tại địa phương được Tổng công ty đường sắt Việt Nam chỉ đạo, hướng dẫn thực hiện theo quy định của Chính phủ, Bộ giao thông vận tải và các cơ quan liên quan:

a) Chính sách về bán vé giảm giá cho đối tượng NKT:

Tổng Công ty đường sắt Việt Nam đã chỉ đạo đơn vị thành viên vận tải hành khách bằng đường sắt đặt tại các địa phương trên cả nước thực hiện chính sách về giá vé theo quy định hiện hành, cụ thể:

- Chính sách áp dụng từ 25/5/2012 đến trước 25/3/2015

Căn cứ vào tình hình thực tế việc bán vé giảm giá cho các đối tượng chính sách xã hội, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã ban hành Văn bản số 1128/ĐS-KHKD ngày 25/5/2012 quy định giảm giá vé cho NKT. Theo đó, kể từ 0 giờ ngày 1/6/2012, NKT đặc biệt nặng, NKT nặng được mua vé giảm giá khi tham gia giao thông bằng đường sắt, mức giảm 25% giá vé tàu hỏa theo đúng loại chỗ và loại tàu sử dụng.

Khi mua vé giảm giá NKT đặc biệt nặng, NKT nặng cần xuất trình giấy xác nhận khuyết tật của cơ quan có thẩm quyền (theo quy định của pháp luật) và giấy chứng minh nhân dân hoặc giấy tờ tùy thân có ảnh (được pháp luật công nhận).

- Chính sách áp dụng từ 26/3/2015 đến trước ngày 01/7/2018

Ngày 26/3/2015 Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã ban hành văn bản số 664/ĐS-KHKD về việc giảm giá vé tàu áp dụng cho các đối tượng chính sách xã hội theo quy định khoản b, khoản 2, Điều 12 của Nghị định 28/2012/NĐ-CP, cụ thể:

Giảm 30% giá vé cho các đối tượng là thương binh, người hưởng chính sách như thương binh; nạn nhân chất độc màu da cam; NKT đặc biệt nặng và NKT nặng.

Điều kiện:

+ Khi mua vé: Các đối tượng chính sách xã hội: xuất trình chứng minh thư nhân dân hoặc giấy tờ tùy thân (có ảnh) được pháp luật công nhận và Giấy xác nhận là đối tượng chính sách xã hội của cơ quan có thẩm quyền (theo quy định của pháp luật).

+ Đối với các đối tượng chính sách xã hội quy định tại phần I của văn bản này chỉ áp dụng hình thức bán vé tại các ga đường sắt.

- Chính sách áp dụng từ 01/7/2018 đến nay

Tổng công ty đường sắt Việt Nam chỉ đạo đơn vị đường sắt thực hiện Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt có hiệu lực từ 01/7/2017. Ngày 26/6/2018 Công ty Cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội có văn bản số 1555/VTHN-KD trong đó quy định:

Giảm 30% giá vé cho các đối tượng là thương binh, người hưởng chính sách như thương binh; Người hoạt động kháng chiến bị nhiễm chất độc hóa học; NKT đặc biệt nặng và NKT nặng.

Kết quả thực hiện: Trong chính sách về giá vé vận chuyển hành khách trong 6 tháng đầu năm 2018 đã thực hiện giảm giá cho 3433 NKT với tổng số tiền giảm giá là 425.776.000 đồng.

b) Chính sách về đầu tư, cải tạo hạ tầng, trang thiết bị, bố trí nguồn nhân lực phục vụ NKT:

Tổng công ty đường sắt ban hành quyết định số 1122/QĐ-KHN ngày 31/7/2014 về quy trình phục vụ khách hàng trong đó đã có chính sách ưu tiên phục vụ cho NKT:

- Ưu tiên về xếp hàng khi mua vé tàu hỏa tại các ga.

- Tại các chi nhánh vận tải đường sắt bố trí cửa riêng để bán vé cho đối tượng hành khách là NKT, đồng thời thành lập tổ hỗ trợ và chăm sóc khách hàng để hướng dẫn, tư vấn hỗ trợ, mang vác hành lý, đẩy xe lăn...cho hành khách là NKT khi mua vé và đi tàu.

- Nhân viên làm công tác phục vụ trên tàu hỗ trợ lên, xuống toa xe, mang vác và sắp xếp hành lý cho NKT khi lên xuống tàu.

Đã có chính sách trong việc thực hiện các hạng mục phục vụ cho người khuyết đối với việc đầu tư sửa chữa cơ sở hạ tầng như mái che, ke cao phục vụ cho NKT (các ga Hà Nội, Ninh Bình, Sài Gòn, Lào Cai, Thanh Hóa), thiết kế một số lối đi dành riêng cho NKT (năm 2017 đã đầu tư sửa chữa ke cao tại ga Thanh Hóa, sửa chữa Ga Đồng Đăng). Đối với 16 ga Hạng 1 (các ga chủ yếu thực hiện tác nghiệp đón tiễn hành khách) làm thêm lối đi phòng chờ...

Tuy nhiên, đến thời điểm hiện nay việc đầu tư về hạ tầng, trang thiết bị phục vụ NKT tại các địa phương còn hạn chế, hầu như chưa đáp ứng theo yêu cầu. Hệ thống nhà ga, ke ga... chưa được cải tạo để hỗ trợ tối đa cho NKT, chưa có khoang tàu dành riêng để NKT có thể sử dụng không cần người hỗ trợ, chưa có nhà vệ sinh dành riêng cho NKT, có bố trí nhân lực giúp đỡ NKT nhưng còn rất ít, hạn chế.

1.3. Đánh giá về thực trạng cơ chế chính sách đối với vấn đề giao thông tiếp cận và trợ giúp NTK tham gia giao thông trong lĩnh vực đường sắt

a) Ưu điểm

- Các cơ chế chính sách trợ giúp NKT đã thể hiện sự quan tâm và trách nhiệm của Đảng, Nhà nước ta đối với NKT, được xã hội đồng tình và đánh giá cao.
- Cơ quan trực thuộc Chính phủ, các UBND cấp tỉnh đã tích cực triển khai Đề án theo đúng chức năng, nhiệm vụ; bước đầu đạt được những kết quả tích cực.
- Việc triển khai công tác trợ giúp NKT đã góp phần nâng cao nhận thức và trách nhiệm của các cấp, các ngành trong việc thực hiện chính sách đối với NKT.
- Chính phủ đã ban hành các chính sách hỗ trợ NKT trong lĩnh vực giao thông tiếp cận như: giảm giá vé cho NKT, tăng cường trợ giúp, hướng dẫn NKT tại các nhà ga.
- Đối với các công trình xây dựng mới như nhà ga, việc đầu tư, bổ sung phương tiện đã tính toán đến điều kiện tiếp cận nhằm hỗ trợ NKT.
- Đối với các cơ chế chính sách địa phương: Đã ban hành những văn bản chỉ đạo, hướng dẫn các đơn vị thực hiện việc xây dựng, cải tạo công trình HTGT, thực hiện cơ chế chính sách về giá vé, thực hiện các ưu tiên cho NKT.

b) Nhược điểm

- Cơ chế chính sách trợ giúp NKT chỉ chủ yếu tập trung vào việc miễn, giảm giá vé cho NKT và hoàn thiện kết cấu hạ tầng cũng như phương tiện vận tải để trợ giúp NKT.

- Thiếu chú trọng nội dung đào tạo, tập huấn kỹ năng cho các đối tượng trực tiếp hỗ trợ NKT như: nhân viên lái tàu, nhân viên bán vé, nhân viên phục vụ tại các nhà ga, đầu mối vận tải.
- Đối tượng được hưởng chính sách miễn, giảm giá vé khi tham gia giao thông công cộng: Hiện nay chính sách miễn, giảm cho NKT tham gia giao thông công cộng chỉ áp dụng cho NKT đặc biệt nặng và NKT nặng, còn lại đối tượng là NKT nhẹ không được hưởng chính sách giảm giá vé khi tham gia giao thông công cộng. Trong khi đó NKT nhẹ có nhu cầu tham gia giao thông công cộng cao và là đối tượng chiếm tỷ lệ lớn trong tổng số NKT.
- Chưa có quy định về mức xử phạt đối với các tổ chức, cá nhân vi phạm những quy định về chính sách trợ giúp NKT khi tham gia giao thông.
- Cơ chế đầu tư phương tiện như toa xe, trang thiết bị hỗ trợ phục vụ NKT còn thiếu: chính sách chỉ dừng lại ở việc khuyến khích mà chưa có kiểm tra, giám sát, đánh giá nên hiệu quả đem lại không cao.
- Việc tuyên truyền về cơ chế chính sách trợ giúp NKT tham gia giao thông chưa phát huy được hiệu quả, chính sách có ban hành đầy đủ nhưng NKT cũng không nắm rõ được quyền lợi của mình, các bên liên quan không nắm rõ trách nhiệm của mình.
- Mặc dù các cơ chế chính sách từ Trung ương đến địa phương đã có những sự quan tâm, quy định về yêu cầu tiếp cận trong lĩnh vực giao thông cho NKT, tuy nhiên công tác chỉ đạo triển khai còn chậm, thiếu sự giám sát của các cơ quan chức năng.

c) Nguyên nhân

- Các chính sách về trợ giúp NKT là chỉ đạo chung, để đi vào thực tiễn còn phụ thuộc nhiều vào đặc thù và nguồn lực của địa phương.
- Công tác quán triệt và triển khai thực hiện trợ giúp NKT ở các Sở, ban ngành và các địa phương chưa đều. Một số Sở, ban ngành xây dựng Kế hoạch triển khai thực hiện đề án nhưng chưa bố trí kinh phí, chỉ đạo thiếu quyết liệt, còn mang tính hình thức.
- Việc thực hiện Đề án hỗ trợ NKT ở địa phương còn một số hạn chế như công tác tuyên truyền chưa thực hiện thường xuyên, sâu rộng; việc xây dựng các công trình mới, sửa chữa, cải tạo công trình công cộng, đường giao thông chưa đảm bảo tiêu chuẩn tiếp cận.
- Nhiều NKT chưa biết đến quyền hoặc biết nhưng không có điều kiện tiếp xúc do điều kiện khách quan, họ chỉ sinh hoạt ở môi trường hạn hẹp, giao tiếp ở mức tối thiểu với xung quanh dẫn tới khó khăn trong việc tiếp cận dịch vụ..
- Nhiều NKT còn mặc cảm, thiếu tự tin trước đám đông, không chủ động tiếp cận với tổ chức thực hiện trợ giúp pháp lý (TGPL) khi có

nhu cầu hoặc không thể tự trình bày mà cần có người khác giúp đỡ. Do vậy, phần nào ảnh hưởng đến việc nắm bắt thông tin, tâm tư nguyện vọng của người yêu cầu TGPL.

- Người thực hiện TGPL chưa được tập huấn các kỹ năng nghiệp vụ chuyên sâu trong việc thực hiện TGPL cho NKT.
- Do ngân sách địa phương hạn hẹp, chưa bố trí kinh phí riêng nên hoạt động TGPL cho NKT chưa mang tính chuyên sâu.
- Hiện nay chưa có một tổ chức có đầy đủ chức năng cần thiết để giám sát việc thực hiện những cơ chế chính đảm bảo quyền lợi cho NKT nói chung và trong giao thông tiếp cận nói riêng.
- Một bộ phận cán bộ nhận thức chưa đầy đủ về vấn đề NKT, xem công tác NKT thuộc trách nhiệm của ngành Lao động Thương binh xã hội và trợ giúp NKT là hoạt động từ thiện.

PHẦN II

THỰC TRẠNG VÀ NHU CẦU TIẾP CẬN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT CỦA NKT

2.1. Hiện trạng KCHTGT phục vụ NKT trong lĩnh vực giao thông đường sắt

2.1.1 Tổng quan về KCHT đường sắt

Mạng lưới đường sắt Việt Nam có tổng chiều dài 3.143km trong đó 2.531km chính tuyến, 612km đường nhánh và đường ga bao gồm 3 loại khổ đường: 1000mm chiếm 85%, khổ đường 1435mm chiếm 6%, khổ đường lồng (1435mm & 1000mm) chiếm 9%. Mật độ đường sắt đạt 9,5 km/1000km².

Mạng lưới đường sắt quốc gia phân bố theo 7 tuyến chính, gồm: tuyến Bắc Nam (Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh), Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, Kép - Hạ Long và một số tuyến nhánh như: Bắc Hồng - Văn Điển, Cầu Giát - Nghĩa Đàn, Đà Lạt - Trại Mát.



Những tồn tại, bất cập:

- Hệ thống đường sắt Việt Nam chủ yếu được xây dựng từ đầu thế kỷ trước, tiêu chuẩn kỹ thuật hạn chế, tồn tại nhiều đường ngang đồng mức, kinh phí đầu tư thấp, hệ thống thông tin tín hiệu cũ lạc hậu.



- Phần lớn các khu du lịch trọng điểm hiện nay chưa có đường sắt kết nối đến, để chia sẻ thị phần vận tải với đường bộ và tạo hình ảnh hấp dẫn cho khách du lịch.

Để đánh giá thực trạng tiếp cận đường sắt đối với NKT, nhóm nghiên cứu tập trung đánh giá vào 3 nội dung chính bao gồm: kết cấu hạ tầng đường sắt tập trung tại các ga hành khách; phương tiện vận tải đường sắt (tàu chở khách); chính sách hỗ trợ NKT liên quan đến hoạt động vận tải đường sắt.

2.1.2 Đánh giá KCHT đường sắt hỗ trợ NKT tại Hà Nội;

a) Đường sắt đô thị:

Theo Quy hoạch giao thông tổng thể của Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định 519/QĐ-TTg ngày 31/03/2016, mạng lưới Metro Hà Nội gồm 8 tuyến, bao gồm cả các tuyến trên cao và đi ngầm. Các dự án Metro của Hà Nội được Chính phủ giao cho Bộ Giao thông Vận tải và Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội làm chủ đầu tư. Cụ thể:



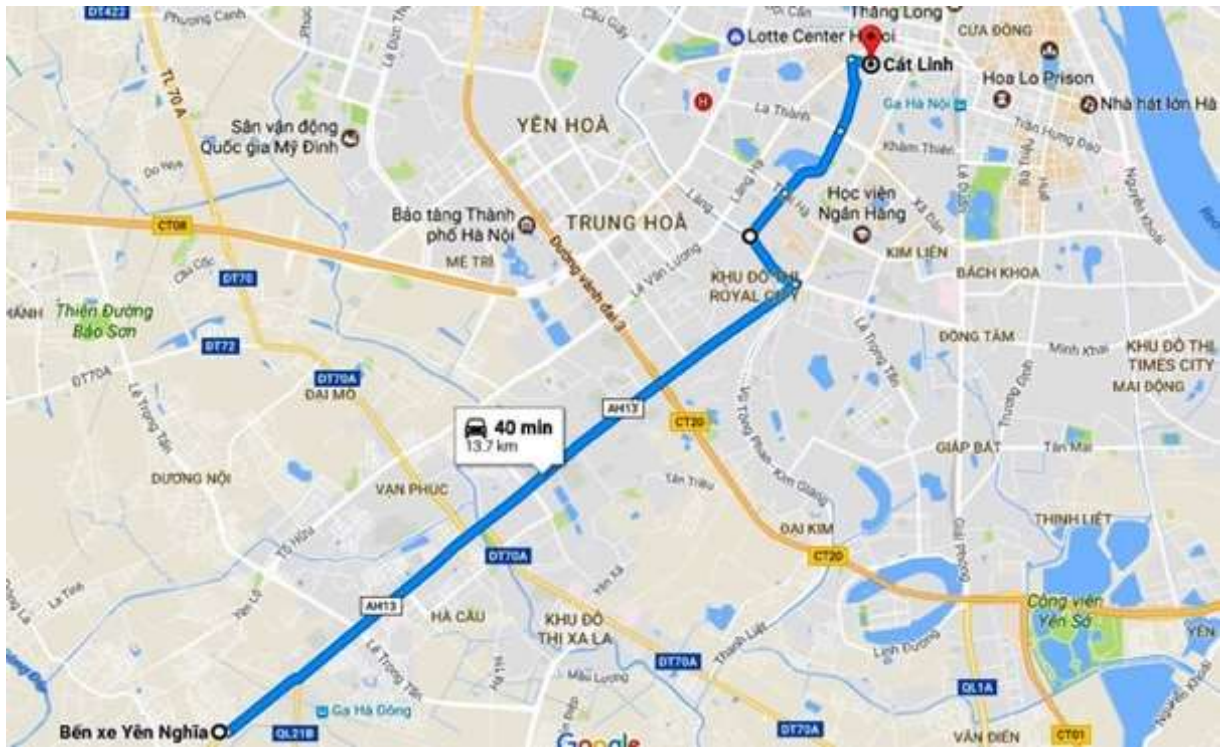
Bảng 2.1: Bảng tổng hợp quy hoạch đường sắt đô thị Hà Nội

Tuyến số	Tên tuyến	Đường đi	Chiều dài (km)	Đặc điểm	Trạng thái	Số nhà ga	Ga depot	Nguồn vốn
Tuyến 1	Tuyến Long Biên (L)	Yên Viên/Dương Xá - Long Biên - Ga Hà Nội - Ngọc Hồi	36	trên cao	chuẩn bị triển khai	23	Yên Viên, Dương Xá, Ngọc Hồi	JICA, Chính phủ Việt Nam
Tuyến 2	Tuyến Hoàn Kiếm (H)	Sân bay Nội Bài - Cầu Nhật Tân - Hoàng Hoa Thám - Hồ Hoàn Kiếm - Hang Bai - Dai Co Viet - Thuong Dinh	42	ngầm và trên cao	chuẩn bị triển khai	32	Xuân Đình, Phủ Lỗ	JICA
Tuyến 2A	Tuyến Cát Linh (C)	Cát Linh - Giảng Võ - Láng Hạ - Thanh Xuân - Hà Đông	14	trên cao	chuẩn bị chạy thử nghiệm	12	Yên Nghĩa	Vốn ODA Trung Quốc, Chính phủ Việt Nam

Tuyến số	Tên tuyến	Đường đi	Chiều dài (km)	Đặc điểm	Trạng thái	Số nhà ga	Ga depot	Nguồn vốn
Tuyến 3	Tuyến Văn Miếu (V)	Trôi - Nhỏn - Văn Miếu - Ga Hà Nội - Hoàng Mai	26	ngầm và trên cao	đang thi công	26	Nhỏn	Quỹ Phát triển Pháp, Ngân hàng Đầu tư Châu Âu
Tuyến 4	Tuyến Thăng Long (T)	(tuyến vòng tròn) Mê Linh - Đông Anh - Sài Đồng - Vĩnh Tuy - Cổ Nhuế - Liên Hà	54	ngầm và trên cao	kêu gọi đầu tư	41	Liên Hà, Đại Mạch	TBA
Tuyến 5	Tuyến Kim Mã (K)	Nam Hồ Tây - Ngọc Khánh - Đại lộ Thăng Long - An Khánh - Ring road 4 - Hoà Lạc	39	ngầm và trên cao	kêu gọi đầu tư	17	Sơn Động, Hoà Lạc	TBA
Tuyến 6	Tuyến Nội Bài (N)	Sân bay Nội Bài - Phú Diễn - Hà Đông - Ngọc Hồi	43	trên cao	kêu gọi đầu tư	29	Ngọc Hồi, Kim Mỹ	TBA
Tuyến 7	Tuyến Hà Đông (Đ)	Mê Linh - Nhỏn - Vân Canh - Dương Nội - Hà Đông	28	trên cao	kêu gọi đầu tư	23	Mê Linh	TBA
Tuyến 8	Tuyến Mỹ Đình (M)	Sơn Đồng - Mai Dịch - Ring road 3 - Lĩnh Nam - Dương Xá	37	trên cao	kêu gọi đầu tư	26	Sơn Động, Cổ Bi	TBA

Hiện đang thi công 02 tuyến: tuyến 2A (dự kiến vận hành cuối năm 2018), tuyến số 3.

Một số hình ảnh tuyến số 2A - Cát Linh - Giảng Võ - Láng Hạ - Thanh Xuân - Hà Đông:



Sơ đồ tuyến đường sắt 2A



Hình ảnh một số ga đường sắt tuyến 2A đang hoàn thiện



Sơ đồ tuyến đường sắt đô thị số 3 Hà Nội



Một số hình ảnh tuyến số 3 Nhổn - Ga Hà Nội đang hoàn thiện

Theo báo cáo của Ban quản lý các dự án đường sắt đô thị Hà Nội, Công ty Đường sắt Hà Nội thì các tuyến 2A - Cát Linh – Hà Đông, Tuyến số 3 - Ga Hà Nội – Nhổn đã tính toán thiết kế, triển khai các hạng mục hạ tầng cũng như xây dựng các chính sách vé, hỗ trợ để thực hiện phục vụ NKT, sẽ hoàn thiện khi đưa vào thực hiện.

b) Hệ thống KCHT tuyến Đường sắt quốc gia trên địa bàn TP. Hà Nội:

Khảo sát tại Ga Hà Nội:

Trên cơ sở khảo sát tại ga đường sắt Hà Nội, nhóm nghiên cứu đưa ra các tiêu chí đánh giá về mức độ tiếp cận của kết cấu hạ tầng tại các ga hành khách và từ đó phân tích đánh giá mức độ tiếp cận của nhà ga hành khách đối với NKT.

Bảng 2.2: Các tiêu chí đánh giá khả năng tiếp cận của NKT tại ga Hà Nội

Nội dung khảo sát	Mô tả khả năng tiếp cận của NKT tại nhà ga	Hình ảnh minh họa
1/ Lối vào	Lối đi chung với hành khách thông thường	
Đường ra vào quảng trường nhà ga	Chưa bố trí biển báo và lối đi riêng cho NKT khiếm thị. Có loa thông báo giờ tàu đến và đi.	

Nội dung khảo sát	Mô tả khả năng tiếp cận của NKT tại nhà ga	Hình ảnh minh họa
Lối vào cửa	Có đường dốc dành cho NKT	
Lối vào khu dịch vụ	Có lối đi riêng cho NKT, tuy nhiên không có biển báo.	
Lối vào khu vực đón phương tiện	Chưa có biển báo, và bố trí lối đi riêng cho NKT, độ dốc cao, đường tiếp cận line giữa cao, không có tay vịn theo quy chuẩn QCVN:10/2014 hoặc quá xa khi ở di chuyển trên mặt đất.	 

Nội dung khảo sát	Mô tả khả năng tiếp cận của NKT tại nhà ga	Hình ảnh minh họa
2/ Chỗ đỗ xe cá nhân	Chưa có biển báo đỗ xe ưu tiên cho NKT	
3/ Khu vực ngồi chờ	Chưa có biển báo và chưa bố trí chỗ ngồi ưu tiên cho NKT.	
4/Quầy lễ tân, hướng dẫn	Chưa có khu vực đón tiếp riêng cho NKT	
5/ Khu bán vé	Chưa có khu vực đón tiếp dành riêng cho NKT, loa thông báo chỉ hoạt động khi có tàu đến ga và tàu chuẩn bị rời ga	

Nội dung khảo sát	Mô tả khả năng tiếp cận của NKT tại nhà ga	Hình ảnh minh họa
6/ Khu vệ sinh	Chưa bố trí nhà vệ sinh dành riêng cho NKT, nhà vệ sinh có bậc lên gờ cao, cửa nhà vệ sinh chiều rộng nhỏ gây khó khăn cho NKT sử dụng.	
7/ Thiết bị hỗ trợ lên xuống phương tiện	Không có thiết bị hỗ trợ	
8/Nhân viên hướng dẫn và bán vé	Nhân viên được phổ biến hỗ trợ NKT, hướng dẫn phục vụ NKT	

Bảng 2.3: Đánh giá khả năng tiếp cận của NKT tại ga Hà Nội

TT	Nội dung khảo sát	Tiếp cận với NKT		Ghi chú
		Tiếp cận	Không tiếp cận	
1	Lối vào	x		Độ dốc đảm bảo, lối đi chung với hành khách thông thường
-	Đường ra vào quảng trường nhà ga		x	Chưa bố trí biển báo và lối đi riêng cho NKT khiếm thị. Có loa thông báo giờ tàu đến và đi.
-	Lối vào cửa	X		Có đường dốc dành cho NKT
-	Lối vào khu dịch vụ	X		Có lối đi riêng cho NKT, tuy nhiên chưa lắp biển báo.

TT	Nội dung khảo sát	Tiếp cận với NKT		Ghi chú
		Tiếp cận	Không tiếp cận	
-	Lối vào khu vực đón phương tiện		x	Chưa có biển báo, và bố trí lối đi riêng cho NKT, độ dốc cao, đường tiếp cận line giữa cao, hoặc quá xa khi ở di chuyển trên mặt đất.
2	Chỗ đỗ xe cá nhân	X		Chỗ đỗ xe dùng chung, chưa bố trí chỗ đỗ xe ưu tiên cho NKT
3	Khu vực ngồi chờ	X		Chỗ ngồi dùng chung, chưa có bố trí biển báo, chỗ ngồi dành riêng cho NKT
4	Quầy lễ tân, hướng dẫn	X		NKT, dùng chung với các hành khách khác
5	Khu bán vé		x	Chưa có khu vực đón tiếp dành riêng cho NKT, loa thông báo chỉ hoạt động khi có tàu đến ga và tàu chuẩn bị rời ga
6	Khu vệ sinh		x	Chưa bố trí nhà vệ sinh dành riêng cho NKT, nhà vệ sinh có bậc lên gờ cao, cửa nhà vệ sinh chiều rộng nhỏ gây khó khăn cho NKT sử dụng.
7	Thiết bị hỗ trợ lên xuống phương tiện		x	Không có thiết bị hỗ trợ
8	Nhân viên hướng dẫn và bán vé	X		Nhân viên được phổ biến hỗ trợ NKT, hướng dẫn phục vụ NKT

2.13. Đánh giá KCHT đường sắt hỗ trợ NKT tại Lào Cai

Khảo sát tại Ga Lào Cai:

Bảng 2.4: Các tiêu chí đánh giá khả năng tiếp cận của NKT tại ga Lào Cai

Nội dung khảo sát	Đánh giá	Hình ảnh minh họa
1/ Lối vào	Lối đi chung với hành khách thông thường	
Đường ra vào quảng trường nhà ga	Chưa bố trí biển báo và lối đi riêng cho NKT khiếm thị. Có loa thông báo giờ tàu đến và đi.	

Nội dung khảo sát	Đánh giá	Hình ảnh minh họa
Lối vào cửa	Không có đường dốc dành cho NKT	
Lối vào khu dịch vụ	Không có biển báo, không có lối đi riêng cho NKT	
Lối vào khu vực đón phương tiện	Có đường dốc phục vụ tiếp cận NKT	
Chỗ đỗ xe cá nhân	Đỗ chung với bến xe buýt trước ga, chưa bố trí chỗ đỗ xe ưu tiên cho NKT	
3/ Khu vực ngồi chờ	Chưa có bố trí biển báo, chỗ ngồi dành riêng cho NKT	

Nội dung khảo sát	Đánh giá	Hình ảnh minh họa
4/Quầy lễ tân, hướng dẫn	NKT, dùng chung với các hành khách khác	
5/ Khu bán vé	Có khu vực đón tiếp dành riêng cho NKT, có loa thông báo cho người khiếm thị.	
6/ Khu vệ sinh	Chưa bố trí nhà vệ sinh dành riêng cho NKT, nhà vệ sinh có bậc lên gờ cao, cửa nhà vệ sinh chiều rộng nhỏ gây khó khăn cho NKT sử dụng.	
7/ Thiết bị hỗ trợ lên xuống phương tiện	Không có thiết bị hỗ trợ; ke ga thấp ko tiếp cận với phương tiện	
8/Nhân viên hướng dẫn và bán vé	Nhân viên được phổ biến hỗ trợ NKT, hướng dẫn phục vụ NKT	

2.5: Đánh giá khả năng tiếp cận của NKT tại ga Lào Cai

TT	Nội dung khảo sát	Tiếp cận với NKT		Ghi chú
		Tiếp cận	Không tiếp cận	
1	Lối vào			Độ dốc đảm bảo, lối đi chung với hành khách thông thường
-	Đường ra vào quảng trường nhà ga		x	Chưa bố trí biển báo và lối đi riêng cho NKT khiếm thị. Có loa thông báo giờ tàu đến và đi.
-	Lối vào cửa		x	Không có đường dốc dành cho NKT
-	Lối vào khu dịch vụ		x	Không có biển báo, không có lối đi riêng cho NKT
-	Lối vào khu vực đón phương tiện		x	Có đường dốc phục vụ tiếp cận NKT vận động, nhưng chưa có lối đi cho người khiếm thị.
2	Chỗ đỗ xe cá nhân	X		Chỗ đỗ xe dùng chung, chưa bố trí chỗ đỗ xe ưu tiên cho NKT
3	Khu vực ngồi chờ	X		Chỗ ngồi dùng chung, chưa có bố trí biển báo, chỗ ngồi dành riêng cho NKT
4	Quầy lễ tân, hướng dẫn	X		NKT, dùng chung với các hành khách khác
5	Khu bán vé	X		Có khu vực đón tiếp dành riêng cho NKT, có loa thông báo cho người khiếm thị.
6	Khu vệ sinh		x	Chưa bố trí nhà vệ sinh dành riêng cho NKT, nhà vệ sinh có bậc lên gờ cao, cửa nhà vệ sinh chiều rộng nhỏ gây khó khăn cho NKT sử dụng.
7	Thiết bị hỗ trợ lên xuống phương tiện		x	Không có thiết bị hỗ trợ; ke ga thấp ko tiếp cận với phương tiện
8	Nhân viên hướng dẫn và bán vé	X		Nhân viên được phổ biến hỗ trợ NKT, hướng dẫn phục vụ NKT

2.14. Đánh giá KCHT đường sắt hỗ trợ NKT tại Thừa Thiên Huế

Khảo sát tại Ga Huế:

Bảng 2.6: Các tiêu chí đánh giá khả năng tiếp cận của NKT tại ga Huế

Nội dung khảo sát	Đánh giá	Hình ảnh minh họa
1/ Lối vào	Lối đi chung với hành khách thông thường	
Đường ra vào quảng trường nhà ga	Chưa bố trí biển báo và lối đi riêng cho NKT khiếm thị. Có loa thông báo giờ tàu đến và đi.	
Lối vào cửa	Có đường dốc dành cho NKT	
Lối vào khu dịch vụ	Không có biển báo, không có lối đi riêng cho NKT	
Lối vào khu vực đón phương tiện	Chưa có biển báo và bố trí lối đi riêng cho NKT	

Nội dung khảo sát	Đánh giá	Hình ảnh minh họa
2/ Chỗ đỗ xe cá nhân	Chỗ đỗ xe dùng chung, chưa bố trí chỗ đỗ xe ưu tiên cho NKT	
3/ Khu vực ngồi chờ	Chỗ ngồi dùng chung, chưa có bố trí biển báo, chỗ ngồi dành riêng cho NKT	
4/Quầy lễ tân, hướng dẫn	NKT dùng chung với các hành khách khác	
5/ Khu bán vé	Chưa có khu vực đón tiếp dành riêng cho NKT Có loa thông báo chỉ dùng khi có tàu đến và rời ga	

Nội dung khảo sát	Đánh giá	Hình ảnh minh họa
Bảng thông tin khu vực bán vé	Có bảng thông tin cụ thể về các ưu đãi khi mua vé trong đó có NKT	
6/ Khu vệ sinh	Chưa bố trí nhà vệ sinh dành riêng cho NKT, nhà vệ sinh có bậc lên gờ cao, cửa nhà vệ sinh chiều rộng nhỏ gây khó khăn cho NKT sử dụng.	
7/ Thiết bị hỗ trợ lên xuống phương tiện	Không có thiết bị hỗ trợ.	
8/ Nhân viên hướng dẫn và bán vé	Nhân viên được phổ biến hỗ trợ NKT, hướng dẫn phục vụ NKT	

Bảng 2.7: Đánh giá khả năng tiếp cận của NKT tại ga Huế

TT	Nội dung khảo sát	Tiếp cận với NKT		Ghi chú
		Tiếp cận	Không tiếp cận	
1	Lối vào			Độ dốc đảm bảo, lối đi chung với hành khách thông thường
-	Đường ra vào quảng trường nhà ga		x	Chưa bố trí biển báo và lối đi riêng cho NKT khiếm thị. Có loa thông báo giờ tàu đến và rời ga.
-	Lối vào cửa	X		Có đường dốc dành cho NKT
-	Lối vào khu dịch vụ		x	Chưa có biển báo và bố trí lối đi riêng cho NKT
-	Lối vào khu vực đón phương tiện		x	Chưa có biển báo, và bố trí lối đi riêng cho NKT
2	Chỗ đỗ xe cá nhân	X		Chỗ đỗ xe dùng chung, chưa bố trí chỗ đỗ xe ưu tiên cho NKT
3	Khu vực ngồi chờ	X		Chỗ ngồi dùng chung, chưa có bố trí biển báo, chỗ ngồi dành riêng cho NKT
4	Quầy lễ tân, hướng dẫn	X		NKT dùng chung với các hành khách khác
5	Khu bán vé		x	Chưa có khu vực đón tiếp dành riêng cho NKT, Có loa thông báo chỉ dùng khi có tàu đến và rời ga
6	Khu vệ sinh		x	Chưa bố trí nhà vệ sinh dành riêng cho NKT, nhà vệ sinh có bậc lên gờ cao, cửa nhà vệ sinh chiều rộng nhỏ gây khó khăn cho NKT sử dụng.
7	Thiết bị hỗ trợ lên xuống phương tiện		x	Không có thiết bị hỗ trợ
8	Nhân viên hướng dẫn và bán vé	X		Nhân viên được phổ biến hỗ trợ NKT, hướng dẫn phục vụ NKT

2.1.4 Đánh giá KCHT đường sắt hỗ trợ NKT tại TP. Hồ Chí Minh

a) Đường sắt nội đô

Dự án xây dựng hệ thống đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh được công bố kế hoạch vào tháng 2 năm 2001, gồm Tuyến số 1: Bến Thành – Suối Tiên; Tuyến số 2: Bến Thành – Tham Lương và Tuyến metro số 5: Bến xe Cần Giuộc mới – cầu Sài Gòn; dự kiến hoàn thành vào năm 2020. Tuy kế hoạch dự kiến triển khai vào năm 2005, nhưng đến năm 2012, dự án mới bắt đầu khởi công.

Để đáp ứng nhu cầu giao thông vận tải tại Thành phố Hồ Chí Minh, một số tuyến tàu điện ngầm và monorail đang được lập dự án như: tuyến Bến Thành – Biên Hòa, Bến Thành – Bến xe Miền Tây, Bến Thành – Tân Sơn Nhất – An Sinh. Các dự án này đang được các đối tác nước ngoài như: (Nhật, Pháp, Nga, và Đức) đệ trình phương án đầu tư.

Theo quy hoạch hiện tại, Thành phố Hồ Chí Minh sẽ có 8 tuyến tàu điện. Dự án bắt đầu khởi động vào ngày 28/08/2012 với tuyến đầu tiên được xây dựng là tuyến số 1: Bến Thành - Suối Tiên; tiếp theo là tuyến số 2 và tuyến số 5.



Quy hoạch các tuyến đường sắt nội đô Thành phố Hồ Chí Minh

Các tuyến đường sắt nội đô tại Thành phố Hồ Chí Minh được thiết kế và xây dựng hoàn toàn mới. Trong tính toán thiết kế, việc triển khai các hạng mục hạ tầng cũng như xây dựng chính sách giá vé, hỗ trợ phục vụ NKT sẽ được hoàn thiện khi đưa vào thực hiện.

b) Hệ thống KCHT tuyến Đường sắt quốc gia trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh

Khảo sát tại Ga Sài Gòn:

Bảng 2.8: Các tiêu chí đánh giá khả năng tiếp cận của NKT tại ga Sài Gòn

Nội dung khảo sát	Đánh giá	Hình ảnh minh họa
1/ Lối vào	Lối đi chung với HK thông thường	
Đường ra vào quảng trường nhà ga	Chưa có biển báo, và bố trí lối đi riêng cho NKT khiếm thị	
Lối vào cửa	Có đường dốc dành cho NKT	
Lối vào khu dịch vụ	Chưa có biển báo, và lối đi riêng cho NKT khiếm thị	
Lối vào khu vực đón phương tiện	Không có biển báo, không có lối đi riêng cho NKT	

Nội dung khảo sát	Đánh giá	Hình ảnh minh họa
2/ Chỗ đỗ xe cá nhân	Không có biển báo ưu tiên đỗ xe cho NKT	
3/ Khu vực ngồi chờ	Không có biển báo, không có chỗ ngồi riêng, không có khu vực cho xe lăn	
4/Quầy lễ tân, hướng dẫn	Có khu vực phục vụ chung cho hành khách trong đó có NKT	
5/ Khu bán vé	Có khu vực đón tiếp dành riêng cho NKT, có loa thông báo cho người khiếm thị.	
6/ Khu vệ sinh	Chưa bố trí nhà vệ sinh dành riêng cho NKT, nhà vệ sinh có bậc lên gờ cao, cửa nhà vệ sinh chiều rộng nhỏ gây khó khăn cho NKT sử dụng.	

Nội dung khảo sát	Đánh giá	Hình ảnh minh họa
7/ Thiết bị hỗ trợ lên xuống phương tiện	Có thiết bị hỗ trợ.	
8/ Nhân viên hướng dẫn và bán vé	Nhân viên được phổ biến hỗ trợ NKT, hướng dẫn phục vụ NKT bố trí khu vực riêng	

Bảng 2.9: Đánh giá khả năng tiếp cận của NKT tại ga Sài Gòn

TT	Nội dung khảo sát	Tiếp cận với NKT		Ghi chú
		Tiếp cận	Không tiếp cận	
1	Lối vào			Độ dốc đảm bảo, lối đi chung với hành khách thông thường
-	Đường ra vào quảng trường nhà ga	X		Chưa có biển báo, và bố trí lối đi riêng cho NKT khiếm thị. Tuy nhiên lối đi cũng thuận lợi Có loa thông báo khi tàu đến và rời ga
-	Lối vào cửa	X		Có đường dốc dành cho NKT
-	Lối vào khu dịch vụ	X		Chưa có biển báo, và lối đi riêng cho NKT khiếm thị. Tuy nhiên vị trí tiếp cận thuận lợi
-	Lối vào khu vực đón phương tiện		x	Chưa có biển báo, và bố trí lối đi riêng cho NKT, tiếp cận phương tiện khó khăn
2	Chỗ đỗ xe cá nhân	X		Chưa bố trí biển báo và vị trí ưu tiên đỗ xe cho NKT. Tuy nhiên việc tiếp cận đỗ xe cũng thuận tiện
3	Khu vực ngồi chờ	X		Chỗ ngồi dùng chung, chưa bố trí biển báo và chỗ ngồi ưu tiên

TT	Nội dung khảo sát	Tiếp cận với NKT		Ghi chú
		Tiếp cận	Không tiếp cận	
4	Quầy lễ tân, hướng dẫn	X		Khu vực đón tiếp riêng cho NKT
5	Khu bán vé	X		Có khu vực đón tiếp dành riêng cho NKT, có loa thông báo cho người khiếm thị.
6	Khu vệ sinh		x	Chưa bố trí nhà vệ sinh dành riêng cho NKT, nhà vệ sinh có bậc lên gờ cao, cửa nhà vệ sinh chiều rộng nhỏ gây khó khăn cho NKT sử dụng.
7	Thiết bị hỗ trợ lên xuống phương tiện	X		Có thiết bị hỗ trợ
8	Nhân viên hướng dẫn và bán vé	X		Nhân viên được phổ biến hỗ trợ NKT, hướng dẫn phục vụ NKT

2.2. Thực trạng phương tiện và nhân lực ngành vận tải đường sắt phục vụ hành khách là NKT

2.2.1. Tổng quan về phương tiện, nhân lực ngành đường sắt phục vụ vận tải hành khách

Toàn ngành đường sắt hiện có 310 đầu máy với sức kéo phổ biến là 1200 - 1900 CV và 1.043 toa xe khách. Một số toa xe cũ, trang thiết bị lạc hậu làm cho chất lượng dịch vụ ngành đường sắt nhìn chung chưa cao.

Trong những năm qua, ngành đường sắt đang từng bước đầu tư thay thế các toa xe cũ lạc hậu. Đặc biệt vào đầu năm 2018, ngành đường sắt đã đưa vào khai thác 06 đoàn tàu đóng mới (1 đoàn 12 toa xe) với nhiều tính năng ưu việt như được đóng bằng công nghệ và vật liệu cao cấp, nội thất bằng nhựa composite có khả năng chống cháy, chống bám bụi, trên toa xe được trang bị các phương tiện giải trí hiện đại... trên tuyến Bắc – Nam, dự kiến tiếp tục đóng mới 06 đoàn trong năm 2018. Điều này, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách bằng đường sắt nói chung và vận tải khách du lịch nói riêng.

Theo thông tin của Cục Đăng kiểm Việt Nam, từ 1/7 tới, sẽ có gần 100 đầu máy, 200 toa xe khách và gần 1.000 toa tàu hàng bị loại bỏ vì quá hạn sử dụng.

Việc loại bỏ này thực hiện theo quy định của Luật Đường sắt. Cụ thể, đầu máy và toa tàu khách có niên hạn sử dụng tối đa 40 năm, toa hàng sử dụng tối đa 45 năm; các doanh nghiệp vận tải đường sắt có thời hạn 3 năm (tới năm 2021) để thay thế các phương tiện quá niên hạn.

Chất lượng của phương tiện vận tải đường sắt sẽ được đánh giá qua việc thực hiện đăng kiểm định kỳ theo từng loại phương tiện, cụ thể: kỳ hạn đăng kiểm hiện hành với đầu máy tàu là 18 tháng, toa tàu khách là 14 tháng (nếu vận hành dưới 30 năm); trên 30 năm thì thời hạn đăng kiểm lần lượt là 15 tháng và 12 tháng.

Ngoài ra, trước và sau mỗi khi đoàn tàu được khai thác, các bộ phận kỹ thuật của ngành đường sắt phải rà soát, kiểm tra độ an toàn của thiết bị.

Tính đến nay, ngành đường sắt hiện có 310 đầu máy, 5903 toa xe (4.860 toa xe hàng, 1.043 toa xe khách). Đến nay mới chỉ có 01 toa xe hỗ trợ NKT tiếp cận đặt tại Ga Hải Phòng (hiện không sử dụng).



Hình: Toa xe hỗ trợ NKT tiếp cận

2.2.2. *Đánh giá tiếp cận phương tiện vận tải khách (tàu khách) chạy trên tuyến Hà Nội – Lào Cai*



Hình ảnh đoàn tàu khai thác tuyến Hà Nội – Lào Cai



Bậc lên xuống cao, không có thiết bị hỗ trợ cho NKT

Hiện các tàu dùng chạy tuyến Hà Nội – Lào Cai hạng phổ thông có tuổi thọ cao, chưa có khoang dành riêng cho NKT theo quy định; cửa tàu hẹp gây khó khăn trong việc lên xuống tàu đối với NKT; nhà vệ sinh chưa đảm bảo điều kiện cho NKT tiếp cận do cửa hẹp và không gian bên trong nhỏ.

2.2.3. *Đánh giá tiếp cận phương tiện vận tải khách (tàu khách) chạy trên tuyến Hà Nội - Thừa Thiên Huế - TP. Hồ Chí Minh*

Cửa nhà vệ sinh hẹp, không gian nhà vệ sinh nhỏ khó khăn trong việc tiếp cận đối với NKT



Cửa lên xuống tàu nhỏ, không có thiết bị hỗ trợ lên xuống.



Không có khoang dành tàu dành riêng cho NKT



Tàu chạy tuyến Hà Nội - Huế - Sài Gòn hiện đã được đầu tư, sửa chữa nhằm nâng cao chất lượng phục vụ hành khách. Trên đoàn tàu đã lắp đặt loa thông báo thông tin về hành trình của chuyến tàu, thời gian thực khi tàu đến ga và rời ga. Tuy nhiên, vẫn chưa bố trí được khoang dành riêng cho NKT theo quy định; cửa toa xe hẹp (chỉ rộng 72 cm), bậc lên xuống cao (chiều cao 30-45 cm).. khó khăn trong việc lên xuống đối với NKT; nhà vệ sinh chưa đảm bảo điều kiện cho NKT tiếp cận do cửa rất hẹp, không gian bên trong nhỏ, chỉ có màn hình ty vi giải trí, chưa có các bảng led hoặc các thiết bị hỗ trợ thông tin cho người khiếm thính biết về hành trình chuyến đi.

2.3. Thực trạng nhu cầu tiếp cận giao thông đường sắt của NKT

Trong những năm qua, NKT được tạo điều kiện nhiều hơn trong việc tham gia vào các hoạt động xã hội như học tập, làm việc, khám chữa bệnh..., do vậy nhu cầu tiếp cận giao thông của NKT ngày càng tăng. Số liệu cụ thể được thể hiện trong bảng dưới đây:

Bảng 2.10: Thống kê lượt hành khách/năm giai đoạn 2012 -2017

TT	Nội dung	Năm 2012		Năm 2013		Năm 2014	
		Tổng	Số NKT	Tổng	Số NKT	Tổng	Số NKT
I	Tổng số lượt HK/năm	12,217,644	315	12,129,458	879	11,845,233	2,538
II	Trong đó						
1	Ga Hà Nội	2,084,864	34	2,023,361	208	1,815,333	290
2	Ga Sài Gòn	1,237,861	57	1,268,140	153	1,261,941	519
3	Ga Lào Cai	751,591	9	774,906	10	598,139	52
4	Ga Huế	432,307	20	412,626	25	451,839	110

TT	Nội dung	Năm 2015		Năm 2016		Năm 2017	
		Tổng	Số NKT	Tổng	Số NKT	Tổng	Số NKT
I	Tổng số lượt HK/năm	11,176,168	5,574	9,827,299	6,442	9,518,374	8,463
II	Trong đó						
1	Ga Hà Nội	1,509,150	554	1,368,257	680	1,316,427	797
2	Ga Sài Gòn	1,344,698	1,072	1,097,475	924	1,190,558	1,420
3	Ga Lào Cai	254,931	20	252,397	40	217,813	29
4	Ga Huế	519,229	271	478,591	379	430,789	528

Nguồn: Tổng công ty đường sắt Việt Nam

Theo chính sách về giá vé vận chuyển hành khách, trong 6 tháng đầu năm 2018 đã thực hiện giảm giá cho 3433 NKT với tổng số tiền giảm giá là 425.776.000 đồng. Tại các ga đông hành khách như Ga Hà Nội, Ga Sài Gòn, Ga Nha Trang... đều bố trí cửa vé ưu tiên phục vụ NKT. Hành khách là NKT khi lên xuống tàu đều được nhân viên nhà ga trợ giúp sắp xếp hành lý, chỗ ngồi thuận tiện. Như vậy, các chính sách ưu tiên về giá vé, ưu tiên phục vụ có tác động đến lượng hành khách là NKT sử dụng phương tiện vận tải đường sắt hàng năm đều tăng về số lượng ở tất cả các ga hành khách.

Nhóm nghiên cứu đã làm việc với đại diện Hội NKT các tỉnh/thành phố Hà Nội, Hồ Chí Minh, Huế, Lào Cai. Qua tham vấn ý kiến cho thấy 100% NKT được phỏng vấn đều có nhu cầu tham gia giao thông, tham gia các hoạt động xã hội. NKT thể hiện rất rõ nguyện vọng được tự thân vận động, tự làm những việc có thể trong khả năng của mình mà không cần trông chờ vào sự giúp đỡ từ người khác. Tuy nhiên, phần lớn NKT chưa nắm được quyền và những chính sách ưu đãi của nhà nước dành cho họ khi tham gia giao thông, và luôn quan tâm đến khả năng tiếp cận các công trình nhà vệ sinh tại nhà ga và toa tàu nơi NKT sử dụng.

Các đại diện NKT đều có nguyện vọng được học, nghe phổ biến kiến thức về giao thông đường sắt, các tình huống khi tham gia giao thông đường sắt.

2.4. Đánh giá thực trạng giao thông đường sắt và khả năng tiếp cận

Giao thông đường sắt nhìn chung đạt mức tiếp cận thấp, kết cấu hạ tầng và phương tiện giao thông chỉ hỗ trợ tiếp cận một số dạng tật. NKT vận động nặng và người khiếm thị gặp khó khăn trong tiếp cận với phương thức vận tải đường sắt.

2.4.1. Kết cấu hạ tầng

Đối với hệ thống giao thông đường sắt đô thị tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh: đường sắt đô thị được thiết kế và xây dựng hoàn toàn mới, trong tính toán thiết kế, việc triển khai các hạng mục hạ tầng cũng như xây dựng các chính sách về giá vé, hỗ trợ phục vụ NKT sẽ được hoàn thiện khi đưa vào thực hiện.

Đối với hệ thống đường sắt quốc gia, các ga khách đường sắt lớn ở Việt Nam đều đã được thiết kế có nhà chờ rộng rãi, được trang bị nhiều ghế ngồi cho khách đợi tàu, có hệ thống loa và hệ thống điện tử thông báo số hiệu chuyến tàu, tình hình giờ tàu đến, tàu đi các ga. Tuy nhiên, công tác cải tạo, sửa chữa, bổ sung hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt phục vụ NKT còn hạn chế, chưa tuân thủ đầy đủ quy định hiện hành, còn có một số rào cản đối với NKT, cụ thể:

- Công tác tổ chức, quản lý, khai thác sử dụng hệ thống kết cấu hạ tầng nhà ga hạn chế, chưa lập kế hoạch cải tạo, bổ sung điểm dừng, đỗ; bến, nhà ga đáp ứng quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về kết cấu hạ tầng giao thông để NKT tiếp cận sử dụng (Điều 5, Thông tư số 39/2012/TT-BGTVT ngày 24/9/2012 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). Một số ga hành khách chưa có đầy đủ công trình, thiết bị chỉ dẫn tiếp cận cho NKT và đối tượng được ưu tiên theo quy định của pháp luật (Điểm d, Khoản 2, Điều 16, Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16/6/2017); Đến năm 2017 chưa đảm bảo tiêu chí có ít nhất 75% trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước; nhà ga, bến tàu bảo đảm điều kiện tiếp cận đối với NKT (Khoản 1, Điều 13, Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 10/4/2012 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT);

- Lối vào: Nhà ga Lào Cai chưa có đường vào từ khu quảng trường vào khu dịch vụ đảm bảo tất cả các dạng tật có thể tiếp cận sử dụng, một số khu vực tại nhà ga: ga Sài Gòn, ga Hà Nội, ga Huế có các đường dốc phục vụ tiếp cận NKT tuy nhiên chưa đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về độ dốc: không lớn hơn 1/12; Chiều rộng đường dốc: không nhỏ hơn 1200 mm; Chiều dài đường dốc: không lớn hơn 9000 mm.... (Mục 2.2 và Mục 2.3, Phần 2, Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng).

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

Khu vực chờ: phòng khách chờ trong nhà ga khách đường sắt tuy có khoảng không gian thông thoáng nhưng chưa có biển báo ghế chờ ưu tiên cho NKT, một số nhà ga như ga Hà Nội, ga Huế còn thiếu các biển báo, bảng chỉ dẫn bằng các ký hiệu, biểu tượng hoặc bằng âm thanh theo quy ước quốc tế. (Tiểu mục 2.6.2, Mục 2.6, Phần 2, Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng).

Khu vực bán vé: ngoài ga Sài Gòn có cửa bán vé cho NKT và các đối tượng ưu tiên thì hiện nay trên toàn quốc chưa có nơi đón tiếp dành cho hành khách là NKT (Tiểu mục 2.6.2, Mục 2.6, Phần 2, Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng).

Nhà vệ sinh: chưa có nhà vệ sinh dành riêng cho NKT. Khu vệ sinh chỉ phục vụ được những người bình thường, không phù hợp với người sử dụng xe lăn hay các dạng khuyết tật khác. (Tiểu mục 2.6.3, Mục 2.6, Phần 2, Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng).

Ngoài ra còn một số vấn đề tồn tại ở các nhà ga như sau:

Người sử dụng xe lăn không thể độc lập tiếp cận lên tàu, do hầu hết ga đều không có đường dốc hoặc thiết bị trợ giúp tiếp cận nơi sànp tàu.

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

Người khiếm thính chỉ tiếp cận được một số khu vực tại nhà ga nơi có sơ đồ chỉ dẫn, bảng thông tin điện tử, thông báo tình hình giờ tàu đến, tàu đi, vị trí đường tàu đỗ, lối ra cho khách rời ga. Mặt khác, do khiếm thính nên khách không thể tiếp xúc với nhân viên nhà ga hay khách khác, để hỏi thông tin đoàn tàu.

Ke ga trong ga khách đường sắt để phục vụ khách lên xuống tàu, và xếp dỡ hàng hoá hiện nay đã được xây cao khoảng 30-40 cm so với hệ thống đường ray nằm trên mặt đất, nhưng sàn tàu vẫn cao hơn ke ga khoảng 50-60 cm, 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.

2.4.2. Phương tiện

Hiện nay, các toa xe khách của các đoàn tàu đều chưa có vị trí hay toa xe ưu tiên dành cho NKT, cửa toa xe hẹp (chỉ rộng 72 cm), bậc lên xuống cao (chiều cao 30-45 cm) 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 nên không có chỗ cho xe lăn di chuyển.

Hầu hết các toa xe khách không có bảng thông tin điện tử, chỉ có hệ thống thông tin bằng âm thanh, do đó người khiếm thị gặp khó khăn trong việc tiếp nhận thông tin về điểm 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.

2.4.3. Cơ chế chính sách hỗ trợ NKT trong lĩnh vực đường

Thực trạng cơ chế chính sách hỗ trợ tiếp cận giao thông trong lĩnh vực đường sắt cho NKT là tương đối đầy đủ, góp phần hỗ trợ NKT có thể hoà nhập với cộng đồng. Trong đó, đã có các quy định liên quan đến NKT từ Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16/6/2017; Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018; Thông tư số 09/2018/TT-BGTVT ngày 02/3/2018; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 18:2018/BGTVT về Kiểm tra, nghiệm thu toa xe khi sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu.

Tuy nhiên các cơ chế chính sách hiện nay chủ yếu tập trung vào việc miễn giảm giá vé cho NKT và mới áp dụng cho NKT nặng và đặc biệt nặng. Chưa có các quy định về xử phạt các trường hợp vi phạm hỗ trợ tiếp cận giao thông cho NKT trong lĩnh vực đường sắt.

PHẦN III

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP CẢI THIỆN KHẢ NĂNG TIẾP CẬN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT CỦA NKT

3.1. Kế hoạch rà soát, sửa đổi, ban hành các chính sách

Xây dựng kế hoạch trợ giúp NKT giai đoạn 2021 - 2025, trong đó đưa ra mục tiêu cụ thể về đảm bảo giao thông tiếp cận đối với các công trình giao thông, đối với phương tiện giao thông,... và các biện pháp thực hiện.

Quy định cụ thể về dấu hiệu cảnh báo để NKT có thể nhận biết như các tấm lát nổi hoặc các vạch dấu có màu sắc tương phản; Vị trí cần thiết phải lắp đặt các dấu hiệu cảnh báo tại khu vực nhà ga, quảng trường...

Ban hành quy định tỷ lệ số toa xe, số vị trí dành cho NKT trong đoàn tàu chở khách trên tất cả các tuyến bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận hỗ trợ NKT.

Ban hành quy định về việc tổ chức bộ phận, công thông tin để tiếp nhận phản ánh, hướng dẫn, trả lời và trợ giúp NKT tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng.

Ban hành quy định chế độ thi đua, khen thưởng đối với các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân có thành tích trong việc phát triển hệ thống giao thông tiếp cận.

Nghiên cứu ban hành chính sách miễn, giảm giá vé cho các đối tượng khuyết tật nhẹ.

Ban hành Chính sách 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 tham gia giao thông (thiết bị nâng hạ, hệ thống loa, hệ thống bảng điện tử...).

Xây dựng mẫu thiết kế giao thông tiếp cận của NKT tại các nhà ga, tổ chức phổ biến, tập huấn cho đơn vị quản lý hệ thống đường sắt thực hiện.

Tổ chức đoàn liên ngành thường xuyên kiểm tra các vấn đề về NKT tiếp cận giao thông đường sắt nhằm giám sát việc thực hiện các quy định của pháp luật về NKT nói chung và về lĩnh vực giao thông tiếp cận nói riêng.

3.2. Kế hoạch cải tạo kết cấu hạ tầng tại khu vực ga hành khách

Xây dựng Kế hoạch cải tạo, sửa chữa, bổ sung hệ thống kết cấu hạ tầng tại khu vực ga hành khách đảm bảo đúng theo quy định Thông tư số 39/2012/TT-BGTVT ngày 24/9/2012 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, Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ

Xây dựng Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng.

- Biển báo dành riêng cho NKT tại các nhà ga: Lắp biển báo tại các lối vào dành cho NKT, lối vào phòng chờ, lối vào khu dịch vụ, lối vào khu vực đón phương tiện, biển báo dành cho NKT trong khu đỗ xe cá nhân. Biển báo âm thanh chỗ quầy lễ tân và khu vực bán vé, tuân thủ Mục 2.10, Phần 2, Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng quy định về biển báo, biển chỉ dẫn dành cho NKT.

- Lối vào khu vực nhà xe và lối vào khu vực đón phương tiện: đầu tư xây dựng lối lên xuống có lắp đặt tay vịn theo tiêu chuẩn xây dựng dành riêng cho NKT, tuân thủ Mục 2.3, Phần 2, Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng quy định về lối vào cho NKT.

- Khu vực ngồi chờ: bố trí không gian dành riêng cho NKT trong không gian ngồi chờ, dành vị trí cho người đi xe lăn và đảm bảo tầm nhìn cho người đi xe lăn, đảm bảo số lượng vị trí, không gian dành cho NKT theo quy định Mục 2.6, Phần 2 Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng.

- Quầy lễ tân: bố trí khu vực đón tiếp dành cho NKT, biển báo âm thanh thông báo riêng, đảm bảo số lượng tối thiểu 01 vị trí cho NKT theo quy định Mục 2.6, Phần 2 Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng.

- Khu vệ sinh: lắp biển báo khu vệ sinh dành riêng cho NKT, lắp đặt tay vịn, sửa chữa, đảm bảo khoảng thông thủy trong nhà vệ sinh dành cho NKT, số lượng theo quy định tại Mục 2.6, Phần 2 Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng.

- Quy định về việc bố trí, lắp đặt thiết bị hỗ trợ NKT lên xuống phương tiện: bắt buộc các nhà ga phải trang bị thiết bị hỗ trợ.

- Xây dựng một số mô hình thí điểm về tiếp cận đường sắt tại các ga, để NKT tiếp cận, sử dụng, phổ biến nhân rộng.

- Từng bước cải tạo hạ tầng tiếp cận như: bố trí làm dốc, tấm lát nổi dành cho người khiếm thị.

3.3. Kế hoạch đầu tư phương tiện, trang thiết bị hỗ trợ NKT

- Phân công rõ trách nhiệm rà soát, thống kê đánh giá thực trạng phương tiện giao thông đường sắt chưa bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận; xây dựng kế hoạch trang bị, cải tạo phương tiện giao thông đường sắt bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận thuộc phạm vi quản lý của mình.

- Xây dựng dự toán kinh phí thực hiện kế hoạch đầu tư, cải tạo phương tiện giao thông bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận trình cơ quan có thẩm quyền quyết định.

- Xây dựng kế hoạch đầu tư thực hiện có ít nhất một toa xe trong đoàn tàu chở khách liên tỉnh Bắc - Nam bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận; có ít nhất một toa xe tiếp cận theo quy định trong đoàn tàu chở khách trên tất cả các tuyến bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận.

- Đối với tàu đang sử dụng, phải xây dựng kế hoạch cải tạo, sửa chữa, lắp đặt trang thiết bị đảm bảo tiếp cận đối với tất cả các dạng tật, trong đó yêu cầu tiếp cận đối với chỗ để xe lăn, bàn nâng xe lăn và cầu lên xuống xe lăn, cửa vào hoặc cửa ra, lối đi trên phương tiện, thiết bị thông tin, ghế ưu tiên...

3.4. Kế hoạch tuyên truyền, hội thảo

- Xây dựng kế hoạch tuyên truyền về Luật NKT, các chính sách, ưu tiên cho NKT một cách rõ ràng đến từng đối tượng từ cán bộ các Sở ban ngành, đến cán bộ, công nhân viên tại các đầu mối vận tải và người dân.

- Xây dựng, tổ chức các hội thảo về tiếp cận GTĐS đối với NKT với thành phần là các đơn vị quản lý, các đơn vị hỗ trợ NKT, các đơn vị cơ quan TW và đặc biệt là NKT để nghe tâm tư, nguyện vọng của NKT với vấn đề tiếp cận giao thông đường sắt.

3.5. Kế hoạch đào tạo, tập huấn

- Xây dựng kế hoạch đào tạo, tập huấn cho cả cán bộ quản lý và đối tượng phục vụ trong lĩnh vực dịch vụ vận tải hành khách đường sắt đô thị.

- Chú trọng công tác bồi dưỡng kỹ năng hỗ trợ, phục vụ đối với từng dạng khuyết tật cho đội ngũ lái xe, nhân viên phục vụ trên phương tiện và tại các đầu mối giao thông vận tải.

- Tổ chức lớp đào tạo, tập huấn cho NKT về luật giao thông đường sắt, kỹ năng xử lý tình huống, giúp NKT có thể tham gia giao thông đường sắt thuận lợi.

3.6. Các giải pháp cụ thể cần thực hiện ngay

- Rà soát 16 ga hành khách hạng 1 trên cả nước (ga Hà Nội, Ninh Bình, Thanh Hóa, Huế, Đà Nẵng) bố trí khu vực ưu tiên cho NKT như: quầy vé ưu tiên, vị trí chỗ ngồi ưu tiên, lối đi cho NKT vận động, khiếm thị từ lối vào ga, lối ra phương tiện và ngược lại.

- Xây dựng kế hoạch cải tạo nhà vệ sinh tại các ga hành khách, trong đó cần tập trung đầu tư tối thiểu 1 nhà vệ sinh cho NKT tiếp cận tại các ga hành khách hạng 1.

- Xây dựng phương án bố trí thiết bị xe nâng cho tất cả các ga hành khách, công cụ xe lăn phù hợp với cửa lên tàu và lối đi trên các toa tàu.

- Xây dựng chương trình tập huấn cho NKT, nhân viên điều hành, phục vụ tại các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh. Thí điểm trên tuyến số 2A Cát Linh – Hà Đông và tuyến Metro số 1 Bến Thành - Suối Tiên.

PHẦN IV

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Nhằm đưa các giải pháp vào thực tế, cũng như thực hiện theo các quy định đã ban hành, nhóm nghiên cứu kiến nghị các bên liên quan cần thực hiện một số nội dung sau:

4.1. Bộ Giao thông vận tải

Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm chủ trì và phối hợp với các bộ, cơ quan ngang bộ có liên quan ban hành, hướng dẫn và tổ chức thực hiện quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt, các công cụ hỗ trợ và chính sách ưu tiên NKT tham gia giao thông công cộng với các nhiệm vụ chính sau:

- Ban hành kế hoạch trợ giúp NKT giai đoạn 2021 - 2025, trong đó đưa ra mục tiêu cụ thể về đảm bảo giao thông tiếp cận đối với các công trình giao thông, đối với phương tiện giao thông,... và các biện pháp thực hiện cụ thể.
- Tiếp tục chỉ đạo Tổng công ty đường sắt Việt Nam thực hiện quy định tỷ lệ số toa xe, số vị trí dành cho NKT trong đoàn tàu chở khách trên tất cả các tuyến bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận hỗ trợ NKT.
- Tiếp tục chỉ đạo các Sở Giao thông vận tải các địa phương rà soát các văn bản quy phạm pháp luật để đề xuất, bổ sung, sửa đổi các quy định trong hoạt động vận tải, tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa cho NKT khi tham gia giao thông công cộng; các doanh nghiệp kinh doanh vận tải triển khai các giải pháp tăng cường tiếp cận cho NKT tại các nhà ga, cải tạo các tuyến xe buýt kết nối với nhà ga, KCHT nhà chờ,... khu vực kết nối với ga hành khách.
- Ban hành quy định về việc tổ chức bộ phận, cổng thông tin để tiếp nhận phản ánh, hướng dẫn, trả lời và trợ giúp NKT tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng.
- Quy định chế độ thi đua, khen thưởng đối với các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân có thành tích trong việc phát triển hệ thống giao thông tiếp cận.
- Nghiên cứu ban hành chính sách miễn, giảm giá vé cho các đối tượng khuyết tật nhẹ.
- Tổ chức đoàn liên ngành thường xuyên kiểm tra các vấn đề về NKT tiếp cận giao thông đường sắt nhằm giám sát việc thực hiện các quy định của pháp luật về NKT nói chung và về lĩnh vực giao thông tiếp cận nói riêng.
- Phối hợp Bộ Tài chính trình Chính phủ nhiệm vụ: Ban hành Chính sách 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 (thiết bị nâng hạ, hệ thống loa, hệ thống bảng điện tử...).

4.2. Trách nhiệm UBND tỉnh

Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình thực hiện quản lý nhà nước về công tác NKT; lồng ghép công tác NKT vào kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương; bảo đảm điều kiện để NKT thực hiện quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của mình; tạo điều kiện cho tổ chức, cá nhân tham gia hỗ trợ NKT.

4.3. Trách nhiệm Sở Giao thông vận tải

Dựa trên báo cáo, đánh giá về tiếp cận GTVT đường sắt của NKT, Sở Giao thông vận tải rà soát lại kết cấu hạ tầng VTHKCC nhằm đáp ứng nhu cầu tiếp cận của NKT, chỉ đạo kiểm tra quá trình thực hiện sửa chữa, nâng cấp, cải thiện vấn đề tiếp cận ở khu vực xung quanh nhà ga.

Phối hợp với sở LĐTBXH, tổ chức các buổi tuyên truyền về trợ giúp, tiếp cận GTVT đường sắt của NKT đến cán bộ trong sở, tuyên truyền, giáo dục đến lãnh đạo, cán bộ các đơn vị vận tải.

Phối hợp với Sở LĐTBXH và Sở TTTT trong vấn đề tuyên truyền luật GTĐS đến với người NKT trong địa phương.

Đề xuất các phương án, phương tiện kỹ thuật hỗ trợ NKT khi tham gia giao thông.

4.4. Trách nhiệm Sở Lao động Thương binh xã hội

Là đơn vị chính tham mưu cho UBND tỉnh các vấn đề về trợ giúp NKT.

Chủ trì, Phối hợp với các Sở, ban, ngành rà soát lại kết quả thực hiện đề án trợ giúp NKT giai đoạn 2012-2020, tham vấn báo cáo UBND tỉnh để trình kế hoạch thực hiện cho giai đoạn tiếp theo.

Thực hiện chỉ đạo của UBND tỉnh, thực hiện các chính sách về hỗ trợ NKT chung về tuyên truyền, giáo dục, hỗ trợ công cụ cho NKT (xe lăn, xe lắc, máy trợ thính...)

Phối hợp với sở GTVT thực hiện tuyên truyền về chính sách ưu tiên với NKT khi tham gia giao thông đường sắt đối với cán bộ sở, với cán bộ và người lao động các công ty, đơn vị khai thác vận tải.

Phối hợp với Hội NKT của tỉnh, tuyên truyền đến NKT các chính sách ưu tiên của nhà nước, của chính quyền đối với NKT khi tham gia GTĐS.

4.5. Trách nhiệm Sở Xây dựng

Phối hợp với Sở GTVT, kiểm tra, thanh tra các công trình xây dựng giao thông tĩnh khu vực nhà ga và khu vực lân cận. Thực hiện kiểm tra việc cải thiện đúng với tiêu chuẩn xây dựng đối với NKT.

4.6. Trách nhiệm Sở Thông tin truyền thông

Phối hợp với sở LĐT&XH xây dựng công tác, kế hoạch, tuyên truyền, đưa thông tin chính xác về chính sách ưu tiên, hỗ trợ NKT lên các trang thông tin đại chúng để tuyên truyền cho toàn dân, cụ thể:

- Xây dựng kế hoạch tuyên truyền về Luật NKT, các chính sách, ưu tiên cho NKT một cách rõ ràng đến từng đối tượng từ cán bộ các Sở ban ngành, đến cán bộ, công nhân viên tại các đầu mối vận tải và người dân.
- Xây dựng, tổ chức các hội thảo về tiếp cận GT&S đối với NKT với thành phần là các đơn vị quản lý, các đơn vị hỗ trợ NKT, các cơ quan TW và đặc biệt là NKT để nghe tâm tư, nguyện vọng của NKT với vấn đề tiếp cận GT&S.

4.7. Trách nhiệm các doanh nghiệp vận tải

Chủ trì, tham mưu xây dựng Kế hoạch cải tạo, sửa chữa, bổ sung hệ thống kết cấu hạ tầng tại khu vực ga hành khách đảm bảo đúng theo quy định Thông tư số 39/2012/TT-BGTVT ngày 24/9/2012 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, Quy chuẩn Việt Nam QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng, cụ thể đối với các hạng mục.

- Biển báo dành riêng cho NKT tại các nhà ga: Lắp biển báo tại các lối vào dành cho NKT, lối vào phòng chờ, lối vào khu dịch vụ, lối vào khu vực đón phương tiện, biển báo dành cho NKT trong khu đỗ xe cá nhân. Biển báo âm thanh chỗ quầy lễ tân và khu vực bán vé, tuân thủ Mục 2.10, Phần 2, Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng quy định về biển báo, biển chỉ dẫn dành cho NKT.

- Lối vào khu vực nhà xe và lối vào khu vực đón phương tiện: đầu tư xây dựng lối lên xuống có lắp đặt tay vịn theo tiêu chuẩn xây dựng dành riêng cho NKT, tuân thủ Mục 2.3, Phần 2, Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng quy định về lối vào cho NKT.

- Khu vực ngồi chờ: bố trí không gian dành riêng cho NKT trong không gian ngồi chờ, dành vị trí cho người đi xe lăn và đảm bảo tầm nhìn cho người đi xe lăn, đảm bảo số lượng vị trí, không gian dành cho NKT theo quy định Mục 2.6, Phần 2 Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng.

- Quầy lễ tân: bố trí khu vực đón tiếp dành cho NKT, biển báo âm thanh thông báo riêng, đảm bảo số lượng tối thiểu 01 vị trí cho NKT theo quy định Mục 2.6, Phần 2 Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng.

- Khu vệ sinh: lắp biển báo khu vệ sinh dành riêng cho NKT, lắp đặt tay vịn, sửa chữa, đảm bảo khoảng thông thủy trong nhà vệ sinh dành cho NKT, số lượng theo quy định tại Mục 2.6, Phần 2 Quy chuẩn số QCVN 10:2014/BXD ngày 29/12/2014 của Bộ Xây dựng.

- Quy định về việc bố trí, lắp đặt thiết bị hỗ trợ NKT lên xuống phương tiện: bắt buộc các nhà ga phải trang bị thiết bị hỗ trợ.

- Xây dựng một số mô hình thí điểm về tiếp cận đường sắt tại các ga, để NKT tiếp cận, sử dụng, phổ biến nhân rộng.

- Từng bước cải tạo hạ tầng tiếp cận như: bố trí làm dốc, tấm lát nổi dành cho người khiếm thị.

- Phân công rõ trách nhiệm rà soát, thống kê đánh giá thực trạng phương tiện giao thông đường sắt chưa bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận; xây dựng kế hoạch trang bị, cải tạo phương tiện giao thông đường sắt bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận thuộc trách nhiệm quản lý của mình.

- Xây dựng Dự toán kinh phí thực hiện kế hoạch đầu tư, cải tạo phương tiện giao thông bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận trình cơ quan có thẩm quyền quyết định.

- Xây dựng kế hoạch đầu tư thực hiện có ít nhất một toa xe trong đoàn tàu chở khách liên tỉnh Bắc - Nam bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận; có ít nhất một toa xe theo quy định trong đoàn tàu chở khách trên tất cả các tuyến bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận.

- Đối với tàu đang sử dụng, phải xây dựng kế hoạch cải tạo, sửa chữa, lắp đặt trang thiết bị đảm bảo tiếp cận đối với tất cả các dạng tật, trong đó yêu cầu tiếp cận đối với chỗ để xe lăn, bàn nâng xe lăn và cầu lên xuống xe lăn, cửa vào hoặc cửa ra, lối đi trên phương tiện, thiết bị thông tin, ghế ưu tiên...

Chủ trì, phối hợp với đơn vị liên quan xây dựng kế hoạch tập huấn phục vụ hành khách là NKT khi sử dụng dịch vụ đến toàn thể cán bộ, công nhân viên của doanh nghiệp mình quản lý.

Hàng năm, có trách nhiệm báo cáo cơ quan nhà nước có thẩm quyền về kết quả thực hiện theo quy định.

4.8. Trách nhiệm của Hội NKT địa phương

Phản ánh nhu cầu, nguyện vọng của NKT địa phương đối với vấn đề tiếp cận giao thông đường sắt đến các cơ quan nhà nước có liên quan.

Vận động NKT tự tin trong vấn đề tiếp cận với xã hội, đặc biệt là vấn đề tiếp cận giao thông đường sắt.

Tham gia giám sát việc thực hiện các quyền về tiếp cận đặc biệt là tiếp cận đường sắt dành cho mọi người trong đó có NKT.

Học tập, tiếp thu và tuyên truyền cho hội viên các chính sách pháp luật có liên quan; chia sẻ kinh nghiệm và tư vấn các kiến thức và kỹ năng liên quan đến việc tham gia giao thông nói chung và giao thông đường sắt nói riêng với hội viên

KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ

Hoạt động trợ giúp NKT là hoạt động rất quan trọng và có ý nghĩa nhằm thực hiện Công ước của Liên hiệp quốc về quyền của NKT cũng như Luật NKT đã được thông qua, ngành giao thông vận tải Việt Nam đã có nhiều hoạt động thiết thực nhằm nâng cao chất lượng giao thông tiếp cận cũng như đã có các chính sách hỗ trợ NKT và có những kết quả bước đầu. Tuy nhiên, với điều kiện hạ tầng giao thông hiện nay, cần phải tiếp tục đầu tư hơn nữa nhằm cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới các hạng mục công trình hạ tầng giao thông vận tải đường sắt và trang bị các phương tiện giao thông vận tải đường sắt nhằm trợ giúp NKT tham gia giao thông một cách hiệu quả.

Hiện nay, nguồn lực đầu tư phát triển hạ tầng giao thông tiếp cận hỗ trợ NKT còn rất khó khăn, do đó trong đề án này đưa ra các giải pháp, chương trình kế hoạch nhằm phối hợp với các cơ quan quản lý Nhà nước của Chính phủ, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Tổng công ty Vận tải Đường sắt Việt Nam, các công ty, chi nhánh khai thác, chi nhánh vận tải đường sắt cần đưa ra kế hoạch, lộ trình nhằm cải thiện điều kiện tiếp cận hỗ trợ NKT cụ thể gồm các nội dung:

Kế hoạch rà soát, kiến nghị sửa đổi, ban hành các chính sách.

Kế hoạch cải tạo hạ tầng.

Kế hoạch đầu tư phương tiện, trang thiết bị hỗ trợ NKT.

Kế hoạch tuyên truyền, hội thảo.

Kế hoạch đào tạo, tập huấn.

Kế hoạch tăng cường năng lực giám sát cộng đồng, đánh giá khả năng tiếp cận của các hội NKT với giao thông tiếp cận.

Xây dựng danh mục các dự án ưu tiên. Cụ thể:

- Rà soát các ga hành khách, xây dựng lộ trình cải tạo khu vực nhà ga nhằm bố trí khu vực ưu tiên cho NKT như: quầy vé ưu tiên, vị trí chỗ ngồi ưu tiên, lối đi cho NKT vận động, kiểm thị từ lối vào ga, lối ra phương tiện và ngược lại.

- Xây dựng kế hoạch cải tạo nhà vệ sinh tại các ga hành khách, trong đó tối thiểu có 01 nhà vệ sinh cho NKT tiếp cận.

- Phân công rõ trách nhiệm rà soát, thống kê đánh giá thực trạng phương tiện giao thông đường sắt chưa bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận; xây dựng kế hoạch trang bị, cải tạo phương tiện giao thông đường sắt bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận thuộc trách nhiệm quản lý của mình.

- Xây dựng Dự toán kinh phí thực hiện kế hoạch đầu tư, cải tạo phương tiện giao thông bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận trình cơ quan có thẩm quyền quyết định.

- Xây dựng kế hoạch đầu tư thực hiện có ít nhất một toa xe trong đoàn tàu chở khách liên tỉnh Bắc - Nam bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận; có ít nhất một toa xe theo quy định trong đoàn tàu chở khách trên tất cả các tuyến bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận.

- Đối với tàu đang sử dụng, phải xây dựng kế hoạch cải tạo, sửa chữa, lắp đặt trang thiết bị đảm bảo tiếp cận đối với tất cả các dạng tật, trong đó yêu cầu tiếp cận đối với chỗ để xe lăn, bàn nâng xe lăn và cầu lên xuống xe lăn, cửa vào hoặc cửa ra, lối đi trên phương tiện, thiết bị thông tin, ghế ưu tiên...

- Trên cơ sở kế hoạch xây dựng, các cơ quan quản lý nhà nước sẽ đôn đốc, kiểm tra giám sát và kêu gọi thu hút đầu tư cải thiện điều kiện về giao thông tiếp cận một cách hiệu quả, thiết thực.

CÁC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Luật Đường sắt số 06/2017/QH14.
2. Luật NKT số 51/2010/QH12.
3. Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 10/04/2012 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT.
4. Quyết định số 1100/QĐ-TTg ngày 21/06/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch thực hiện công ước của liên hợp quốc về quyền của NKT.
5. Quyết định số 1019/QĐ-TTg ngày 05/08/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề án trợ giúp NKT giai đoạn 2012 - 2020.
6. Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt.
7. Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/ 2018 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.
8. Thông tư số 09/2018/TT-BGTVT ngày 02/3/2018 của Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.
9. Thông tư số 30/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 18:2018/BGTVT về Kiểm tra, nghiệm thu toa xe khi sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu.
10. Thông tư 39/2012/TT-BGTVT ngày 24/09/2012 của Bộ Giao thông vận tải 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.
11. QCVN 10:2014/BXD Quy chuẩn kỹ thuật Quốc Gia về xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng.
12. Nguồn <https://vnexpress.net/tin-tuc/thoi-su/giao-thong/hon-1-000-toa-xe-dau-may-duong-sat-sap-het-nien-han-3757970.html>.
13. Nguồn <http://www.vr.com.vn/tin-tuc--su-kien/giam-gia-ve-cho-nguoi-khuyet-tat.html>
14. Báo cáo kết quả thực hiện Luật NKT của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam ngày 19/6/2018.
15. Báo cáo thực trạng giao thông tiếp cận tại ga Hà Nội; ga Lào Cai; ga Huế; ga Sài Gòn của các chi nhánh khai thác đường sắt: Hà Nội, Lào Cai, Thừa Thiên Huế, Sài Gòn.