USAID
TỪ NHÂN DÂN MỸ

TDSI

acdc

HƯỚNG DẪN
BỘ TIÊU CHÍ
GIAO THÔNG TIẾP CẬN PHỔ QUÁT
LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ

NHÀ XUẤT BẢN GIAO THÔNG VẬN TẢI

LỜI NÓI ĐẦU

Theo Nghị quyết số 138/NQ-CP ngày 25/10/2022 của Chính phủ[1], mục tiêu đặt ra cho Việt Nam đến năm 2050 là trở thành một nước phát triển, thu nhập cao, xã hội công bằng, dân chủ và văn minh với hệ thống kết cấu hạ tầng hiện đại. Trong bối cảnh này, phát triển hệ thống giao thông công cộng đóng vai trò quan trọng và cần thiết đảm bảo tiếp cận cho mọi người. Hiện nay, theo số liệu của Điều tra quốc gia về người khuyết tật (NKT) của Tổng cục Thống kê năm 2016, khoảng 7% dân số Việt Nam (tương đương 6,2 triệu người) là NKT và dự kiến tỷ lệ này sẽ gia tăng do xu hướng già hóa dân số. Tuy nhiên, hệ thống giao thông hiện tại vẫn tồn tại nhiều khuyết điểm cần được cải thiện để tối ưu hóa việc tiếp cận cho NKT, nhằm giúp họ hòa nhập cùng xã hội.

Trên thế giới, giao thông tiếp cận phổ quát dành cho mọi người đã và đang phát triển mạnh mẽ. Tuy nhiên, ở Việt Nam, khái niệm này vẫn đang trong quá trình hình thành mặc dù đã có quy định loại bỏ các rào cản cho NKT trong Luật NKT năm 2010 và các văn bản quy phạm pháp luật ngành Giao thông vận tải cũng như các ngành liên quan. Giao thông tiếp cận phổ quát sẽ giúp hệ thống giao thông trở nên toàn diện, đảm bảo quyền bình đẳng trong tham gia giao thông của mọi người, trong đó có NKT. Nói cách khác, giao thông tiếp cận phổ quát là hệ thống không rào cản, phù hợp với tất cả các thành viên trong xã hội. Phát triển giao thông tiếp cận phổ quát là một trong những nội dung chính đã được đưa vào trong các chương trình, kế hoạch quốc gia giai đoạn 2021 - 2030 cũng như trong kế hoạch thực hiện Chương trình trợ giúp NKT của Bộ Giao thông vận tải được nêu cụ thể trong Quyết định số 365/QĐ-BGTVT ngày 11 tháng 3 năm 2021[2]. Điều này là cơ sở để đạt được mục tiêu lớn hơn của Việt Nam trong việc xây dựng một xã hội phồn thịnh và công bằng theo hình mẫu được đề ra trong Nghị quyết của Chính phủ.

Ngày 07/11/2023, Bộ Giao thông vận tải ban hành Văn bản số 12622/BGTVT-VT về kết quả nghiên cứu Bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát lĩnh vực đường bộ. **Cuốn sách "Hướng dẫn bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát lĩnh vực đường bộ"** được Viện Nghiên cứu phát triển cộng đồng (ACDC) phối hợp với Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải (TDSI) biên soạn dưới sự tài trợ của Cơ quan Phát triển quốc tế Hoa Kỳ (USAID) tại Việt Nam trong khuôn khổ dự án "Tăng cường cơ hội và nâng cao vị thế cho NKT giai đoạn II" hướng đến mục tiêu hướng dẫn đánh giá mức độ giao thông tiếp cận phổ quát theo Văn bản số 12622/BGTVT-VT; tạo điều kiện cho đội ngũ cán bộ quản lý trong ngành Giao thông vận tải, các đơn vị vận tải, các tổ chức về NKT tham khảo, sử dụng đánh giá, giám sát thực trạng giao thông tiếp cận và góp phần hướng đến phát triển hệ thống giao thông tiếp cận cho mọi người ở Việt Nam.

Xin trân trọng giới thiệu cùng bạn đọc.

BAN BIÊN SOẠN

[1, 2] Quyết định số 365/QĐ-BGTVT của Bộ GTVT ban hành Kế hoạch hành động thực hiện Quyết định số 1190/QĐ-TTg về Chương trình trợ giúp người khuyết tật giai đoạn 2021 - 2030.

MỤC LỤC

DANH MỤC HÌNH 4

DANH MỤC BẢNG 5

KÝ HIỆU VIẾT TẮT 5

CHƯƠNG I. TỔNG QUAN CHUNG 6

1.1. Sự cần thiết 6

1.2. Cơ sở pháp lý 6

1.3. Cơ sở thực tiễn 7

1.3.1. Kinh nghiệm thế giới 7

1.3.2. Thực tiễn tại Việt Nam 9

1.4. Phương pháp luận và quy trình xây dựng bộ tiêu chí 14

1.4.1. Phương pháp luận 14

1.4.2. Quy trình xây dựng 15

1.5. Một số khái niệm 16

1.5.1. Về người khuyết tật 16

1.5.2. Về giao thông tiếp cận phổ quát 16

CHƯƠNG II. BỘ TIÊU CHÍ GIAO THÔNG TIẾP CẬN PHỔ QUÁT LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ 18

2.1. Mục tiêu, phạm vi, đối tượng áp dụng 18

2.1.1. Mục tiêu 18

2.1.2. Phạm vi, đối tượng áp dụng 18

2.2. Nội dung bộ tiêu chí 18
2.2.1. Nhóm tiêu chí kết cấu hạ tầng tiếp cận 18
2.2.2. Nhóm tiêu chí phương tiện giao thông tiếp cận 20
2.2.3. Nhóm tiêu chí dịch vụ hỗ trợ người khuyết tật 20

CHƯƠNG III. HƯỚNG DẪN BỘ TIÊU CHÍ GIAO THÔNG TIẾP CẬN PHỔ QUÁT LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ 22
3.1. Hướng dẫn về quy chuẩn kỹ thuật 22
3.1.1. Nhóm tiêu chí về kết cấu hạ tầng 22
3.1.2. Nhóm tiêu chí về phương tiện giao thông tiếp cận 26
3.1.3. Nhóm tiêu chí về dịch vụ hỗ trợ người khuyết tật 28
3.2. Hướng dẫn đánh giá mức độ giao thông tiếp cận 28
3.2.1. Thang điểm đánh giá 28
3.2.2. Hướng dẫn chấm điểm 28
3.2.3. Phương pháp tính điểm chi tiết 31

CHƯƠNG IV. THÍ ĐIỂM ÁP DỤNG BỘ TIÊU CHÍ GIAO THÔNG TIẾP CẬN PHỔ QUÁT LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ 33
4.1. Nhà chờ buýt tiếp cận 33
4.2. Xe buýt tiếp cận 34

TÀI LIỆU THAM KHẢO 36

PHỤ LỤC 38

DANH MỤC HÌNH

Hình 1. Hỗ trợ cho NKT lên xuống xe buýt tại Bacerola, Tây Ba Nha 7

Hình 2. Phương tiện hỗ trợ NKT sử dụng xe lăn tại Mỹ 8

Hình 3. Chỗ ưu tiên cho NKT trên xe buýt và taxi hỗ trợ xe lăn tại Nhật Bản 9

Hình 4. Biển chỉ dẫn, gờ dẫn hướng và quầy vé tiếp cận tại Singapore 9

Hình 5. Vỉa hè tại TP. Kon Tum chưa đảm bảo tiếp cận cho NKT 11

Hình 6. Tấm lát dẫn hướng không đúng quy định tại TP. Huế 11

Hình 7. Phương tiện xe buýt tại tỉnh Quảng Nam, Kon Tum chưa đảm bảo tiếp cận cho NKT (sàn xe cao, cửa hẹp, chưa có chỗ ngồi ưu tiên) 12

Hình 8. Phương pháp luận xây dựng bộ tiêu chí giao thông tiếp cận 15

Hình 9. Các bước xây dựng bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát 16

Hình 10. Mặt bằng đường dốc và chiếu nghỉ 22

Hình 11. Kích thước quy định cho chỗ đỗ xe 23

Hình 12. Một số biểu tượng quy ước quốc tế cho chỉ dẫn, hỗ trợ NKT 23

Hình 13. Thông số kỹ thuật theo quy chuẩn phòng vệ sinh dành cho NKT 24

Hình 14. Mô phỏng vị trí chờ và thiết bị hỗ trợ NKT tại điểm chờ xe buýt 25

Hình 15. Mô phỏng đường dốc có 1 mặt dốc 26

Hình 16. Mô phỏng đường dốc có 3 mặt dốc 26

Hình 17. Mô phỏng bàn nâng xe lăn và cầu lên xuống xe 27

Hình 18. Kích thước các khoảng trống tại nơi có ghế ưu tiên 27

Hình 19. Nhà chờ buýt tiếp cận tại tỉnh Quảng Trị và Quảng Nam 33

Hình 20. Nhà chờ buýt tiếp cận tại tỉnh Thừa Thiên - Huế 33

Hình 21. Xe buýt được trang bị đường dốc tiếp cận cho NKT vận động 34

Hình 22. Chỗ ngồi ưu tiên dành cho NKT 34

Hình 23. Hạng mục lắp đặt hỗ trợ người khiếm thị tiếp cận xe buýt 35

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1. Đánh giá mức độ tiếp cận cho NKT tại công trình phục vụ VTHKCC bằng xe buýt tại một số tỉnh/thành phố 11

Bảng 2. Đánh giá cơ chế chính sách về giao thông tiếp cận tại một số tỉnh/thành phố 14

Bảng 3. Bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát cho lĩnh vực đường bộ 18

Bảng 4. Các tiêu chí kết cấu hạ tầng cho lĩnh vực đường bộ 19

Bảng 5. Các tiêu chí phương tiện giao thông tiếp cận cho lĩnh vực đường bộ 20

Bảng 6. Các tiêu chí dịch vụ hỗ trợ NKT 21

KÝ HIỆU VIẾT TẮT

STT	KÝ HIỆU	CHÚ THÍCH
1	ACDC	Viện Nghiên cứu phát triển cộng đồng
2	GTVT	Giao thông vận tải
3	NKT	Người khuyết tật
4	TCVN	Tiêu chuẩn Việt Nam
5	TDSI	Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải
6	QCVN	Quy chuẩn Việt Nam
7	VTHKCC	Vận tải hành khách công cộng

CHƯƠNG I. TỔNG QUAN CHUNG

1.1. Sự cần thiết

Giao thông tiếp cận đã và đang phát triển ở nhiều nước trên thế giới, với hệ thống giao thông ngày càng văn minh, lịch sự, an toàn, thuận lợi và đáp ứng tối đa nhu cầu đi lại của tất cả mọi người, trong đó có NKT. Tại Việt Nam, giao thông tiếp cận được đề cập trong Luật NKT (Luật số 51/2010/QH12) và đang được Đảng và Nhà nước quan tâm như Chỉ thị số 39-CT/TW ngày 01/11/2019 của Ban Bí thư Trung ương Đảng khóa XII về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác NKT ngày 01/11/2019 hay Quyết định số 1190/QĐ-TTg ngày 05/8/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình trợ giúp NKT giai đoạn 2021 - 2030.

Các bộ, ngành liên quan và địa phương trên cả nước đã ban hành các kế hoạch triển khai Chương trình trợ giúp NKT giai đoạn 2021 - 2030 theo Quyết định số 1190/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Trong đó, các quy chuẩn, tiêu chuẩn có liên quan đến giao thông tiếp cận đã được Bộ GTVT và Bộ Xây dựng ban hành như Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD về xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng; Quy chuẩn QCVN 82:2019/BGTVT về ô tô khách thành phố để NKT tiếp cận sử dụng... Tại địa phương, các ban, ngành liên quan đã triển khai các hoạt động thực thi chính sách về giao thông tiếp cận như phương tiện VTHKCC như xe buýt, tàu điện. Điển hình một số tỉnh/thành phố đã áp dụng các mô hình giao thông tiếp cận như xe buýt tiếp cận, nhà chờ buýt tiếp cận, tạo cơ hội cho NKT tham gia giao thông, hòa nhập tốt hơn[3, 4].

Bên cạnh những kết quả đã đạt được, việc triển khai các chương trình, kế hoạch giao thông tiếp cận còn nhiều hạn chế như chưa có tính đồng bộ, chưa đạt kế hoạch và mục tiêu đã được đề ra trong các chính sách đã ban hành. Một trong những nguyên nhân là kết cấu hạ tầng và phương tiện giao thông hiện chưa đồng bộ, chưa bảo đảm tiếp cận, các chính sách về giao thông tiếp cận chưa được quy định và hướng dẫn thực hiện cụ thể. Nhằm thúc đẩy phát triển hệ thống giao thông tiếp cận tại Việt Nam, Bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát được ACDC kết hợp cùng TDSI phát triển xây dựng từ năm 2019 đến nay thông qua tài trợ của Cơ quan Phát triển quốc tế Hoa Kỳ tại Việt Nam (USAID). Với mục tiêu áp dụng thực tiễn bộ tiêu chí này, hướng dẫn tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát cho lĩnh vực đường bộ được lựa chọn xây dựng và kỳ vọng được ban hành như là công cụ để các bên liên quan và sở, ban, ngành, địa phương áp dụng đánh giá thực trạng tiếp cận hệ thống giao thông cho lĩnh vực đường bộ.

1.2. Cơ sở pháp lý

Hướng dẫn tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát được xây dựng đảm bảo các nguyên tắc tuân thủ Công ước của Liên hợp quốc về quyền NKT được nêu trong Nghị quyết số 84/2014/QH13 ngày 28/11/2014 về triển khai Công ước của Liên hợp quốc về quyền của NKT; trên cơ sở các chỉ đạo của Đảng và Nhà nước về giao thông tiếp cận như Chỉ thị số 39-CT/TW ngày 01/11/2019 của Ban Bí thư Trung ương Đảng khóa XII về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác NKT; Quyết định số 1190/QĐ-TTg ngày 05/8/2020 của Thủ tướng Chính phủ về Chương trình trợ giúp NKT giai đoạn 2021 - 2030, điển hình là Quyết định số 365/QĐ-BGTVT của Bộ GTVT ban hành Kế hoạch hành động thực hiện Quyết định số 1190/QĐ-TTg về Chương trình trợ giúp NKT giai đoạn 2021 - 2030. Trong đó, hoạt động nghiên cứu cho ban hành bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát được đưa ra nhằm hoàn thiện hệ thống cơ chế chính sách trợ giúp NKT trong hoạt động vận tải.

[3] *https://baoquangnam.vn/xa-hoi/nang-cao-vi-the-cho-nguoi-khuyet-tat-hanh-trinh-khong-don-doc-126078.html.*

[4] *https://acdc.vn/vi/bai-viet/656-thua-thien-hue-dua-vao-hoat-dong-cac-tuyen-xe-buyt-tiep-can-cho-nguoi-khuyet-tat.html.*

Bên cạnh đó, các tiêu chí về kết cấu hạ tầng và phương tiện giao thông được tuân thủ theo các quy chuẩn kỹ thuật đã có như Quy chuẩn QCVN 43:2012/BGTVT tại Thông tư số 48/2012/TT-BGTVT ngày 15/11/2012 về trạm dừng nghỉ đường bộ; Quy chuẩn QCVN 82:2019/BGTVT ngày 01/8/2019 về ô tô khách thành phố để NKT tiếp cận sử dụng. Điển hình các tiêu chí về kết cấu hạ tầng giao thông được kế thừa theo các tiêu chuẩn được nêu trong Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD về xây dựng công trình đảm bảo cho NKT tiếp cận sử dụng do Bộ Xây dựng ban hành theo Thông tư số 21/2014/TT-BXD ngày 29/12/2014.

1.3. Cơ sở thực tiễn

1.3.1. Kinh nghiệm thế giới

Giao thông tiếp cận phổ quát là xu thế phát triển trên thế giới. Điển hình ở các hướng phát triển, giao thông tiếp cận phổ quát đã được phát triển với các quy định, hướng dẫn được luật hóa. Đối với lĩnh vực đường bộ, các tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát được đề cập và xây dựng theo nội dung chính về kết cấu hạ tầng và phương tiện, cơ chế chính sách và dịch vụ giao thông.

1.3.1.1. Tại châu Âu

Hệ thống giao thông được phát triển đảm bảo tiếp cận phổ quát theo Đạo luật tiếp cận, Hướng dẫn cải thiện tiếp cận cho hệ thống giao thông nhằm hỗ trợ NKT tiếp cận các sản phẩm, dịch vụ tiếp cận cả về kết cấu hạ tầng và phương tiện giao thông. Cụ thể, về kết cấu hạ tầng được đầu tư phát triển hỗ trợ NKT tiếp cận thuận lợi. NKT vận động tiếp cận xe buýt với sàn xe và vỉa hè được thiết kế có cao độ bằng nhau hoặc có đường dốc giúp xe lăn tiếp cận phương tiện *(Hình 1)*; người khiếm thị tham gia giao thông thuận lợi nhờ sự hỗ trợ hệ thống hướng dẫn đi lại thông minh tự động. Về cơ chế chính sách hỗ trợ NKT có các trợ cấp, hỗ trợ giá vé cho NKT tham gia giao thông, đi làm (nơi làm việc tiếp cận, mức đóng thuế, ngày nghỉ phép...). Ngoài ra, các nghiên cứu, ứng dụng công nghệ giúp cải thiện khả năng tiếp cận giao thông, hòa nhập cuộc sống của NKT được ưu tiên và có các hỗ trợ từ chính phủ.

Về phương tiện VTHKCC (xe buýt, tàu điện, tàu điện ngầm...): Có khu vực dành riêng cho NKT, các cột giúp người đi xe lăn di chuyển và hệ thống loa thông báo lịch trình, thời gian, vị trí điểm dừng, đỗ tiếp theo. Nhiều hãng taxi phục vụ riêng cho NKT tại các quốc gia châu Âu như Pháp, Anh, Đức..., phương tiện của các hãng này được thiết kế phù hợp với người sử dụng xe lăn. Ngoài ra, lái xe được hướng dẫn các kỹ năng nhằm phục vụ NKT.

Hình 1: Hỗ trợ cho NKT lên xuống xe buýt tại Bacerola, Tây Ba Nha[5]

[5] *https://www.tmb.cat/en/barcelona/accessibility-mobility-reduced.*

Về cơ chế chính sách: Hầu như các nước đều có chính sách, dịch vụ hỗ trợ NKT. Ví dụ tại Pháp, khi NKT sử dụng tàu điện cao tốc sẽ được hỗ trợ các dịch vụ (chỉ dẫn, hỗ trợ hành lý, hỗ trợ tại các điểm lên, xuống tàu...), bên cạnh đó là chính sách hỗ trợ khác như giảm phí hành lý ký gửi hay giảm giá vé.

1.3.1.2. Tại châu Mỹ

Tại các nước phát triển (Mỹ, Canada): Kết cấu hạ tầng giao thông được thiết kế để tiếp cận tối ưu nhất cho mọi người. Ví dụ tại các điểm dừng, đường dẫn tiếp cận, có hệ thống chữ nổi hỗ trợ khiếm thị, thang nâng tiếp cận phổ quát.

Về phương tiện: Tại các nước phát triển như Mỹ, Canada, NKT được sử dụng phương tiện công cộng tiếp cận (sàn xe thấp có vị trí riêng và tay vịn - *Hình 2*). Ngoài ra, trên các phương tiện và trên hệ thống biển báo, biển chỉ dẫn tại các điểm dừng nhà chờ hầu hết đều có sử dụng hệ thống chữ nổi braille nhằm hỗ trợ người khiếm thị.

Tại Mỹ, NKT tham gia giao thông được đối xử bình đẳng và được bảo vệ bởi luật như Công ước Quốc tế về các Quyền của NKT (CRPD), Đạo luật cho NKT. NKT được cấp bằng lái xe và tạo điều kiện tham gia giao thông quy định trong Luật NKT. Luật quy định các Sở Quản lý xe cơ giới của Mỹ không được phép từ chối cấp bằng lái xe cho NKT. Luật lái xe dành cho NKT ở cấp liên bang do Cơ quan An toàn giao thông đường cao tốc Mỹ thi hành. Theo đó, Sở Quản lý xe cơ giới bổ sung, thi hành luật theo điều kiện của từng bang. Phương tiện dành cho NKT được thiết kế, cải tiến các thiết bị (ga, phanh, hệ thống tín hiệu, bánh xe) phù hợp với tình trạng NKT. Ngoài ra, các quy định về nơi đỗ xe cho NKT được quy định nghiêm ngặt, thiết kế riêng đảm bảo cho NKT tiếp cận tốt nhất. Các doanh nghiệp, tổ chức được Nhà nước hỗ trợ để giảm giá vé cho NKT và giúp đỡ NKT tra cứu thông tin đi lại dễ dàng, thuận tiện nhất.

***Hình 2*: Phương tiện hỗ trợ NKT sử dụng xe lăn tại Mỹ**[6]

1.3.1.3. Tại châu Á

Giao thông tiếp cận được quan tâm đầu tư theo hướng phổ quát ở các quốc gia phát triển như Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Trung Quốc... Cụ thể, Nhật Bản ban hành Luật Nâng cao tiếp cận giao thông năm 2000 với quan điểm hỗ trợ NKT, người già hòa nhập cộng đồng và có thể tự thực hiện các hoạt động hàng ngày. Đối với các phương tiện công cộng đều có các dụng cụ nâng đỡ, được thiết kế sàn, chỗ ngồi ưu tiên *(Hình 3)*, thiết bị âm thanh, màn hình, chữ nổi, biển chỉ dẫn tại các công trình kết nối và trên phương tiện giao thông *(Hình 4)*; nhân viên có đầy đủ kỹ năng hỗ trợ NKT tham gia giao thông.

Các tiêu chí về kết cấu hạ tầng, phương tiện và cơ chế chính sách dịch vụ giao thông được đề cập đầy đủ phục vụ phát triển hệ thống giao thông phổ quát cho mọi lĩnh vực giao thông.

[6] *https://www.sfmta.com/getting-around/accessibility/muni-accessibility/muni-access-guide/access-muni-buses*

Nhằm tạo môi trường tiếp cận cho NKT, Cơ quan quản lý xây dựng Singapore đã đưa ra các yêu cầu thiết kế kỹ thuật cho các công trình và được quy định trong Bộ luật về khả năng tiếp cận môi trường xây dựng. Các công trình công cộng được thiết kế tích hợp, tiếp cận dễ dàng, thuận lợi cho NKT.

Hình 3: Chỗ ưu tiên cho NKT trên xe buýt và taxi hỗ trợ xe lăn tại Nhật Bản[7]

Hình 4: Biển chỉ dẫn, gờ dẫn hướng và quầy vé tiếp cận tại Singapore[8]

Về cơ chế chính sách dịch vụ giao thông hỗ trợ NKT: Hầu như các nước đều có chính sách hỗ trợ NKT tham gia giao thông thuận tiện như:

- Các bãi đỗ xe công cộng, khách sạn, nhà hàng lớn đều có khu vực đỗ xe riêng cho NKT. Một số vị trí còn có cả những công cụ hỗ trợ cho người sử dụng xe lăn.
- Tại một số quốc gia như Nhật Bản, Ấn Độ, Singapore: NKT được phép sử dụng phương tiện giao thông và có bằng lái xe riêng.

1.3.2. Thực tiễn tại Việt Nam

1.3.2.1. Các bộ tiêu chí chuyên ngành

Tại Việt Nam, hiện một số bộ, ngành đã ban hành các bộ tiêu chí phục vụ công tác quản lý nhà nước trong các lĩnh vực như xây dựng, y tế, phát triển nông thôn, cụ thể như sau:

Bộ Tư pháp đã trình Thủ tướng Chính phủ ban hành **Tiêu chí tiếp cận pháp luật** theo Quyết

[7] *http://www.japan-accessible.com/photo/airport.htm.*
[8] *Chụp bởi nhóm tác giả trong chuyến tham quan học tập tại Singapore năm 2019.*

định số 619/QĐ-TTg ngày 08/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ quy định về xây dựng xã, phường, thị trấn đạt chuẩn tiếp cận pháp luật. Tiêu chí tiếp cận pháp luật gồm 5 tiêu chí thành phần:

- Tiêu chí 1: Bảo đảm thi hành Hiến pháp và pháp luật (15 điểm)
- Tiêu chí 2: Thực hiện thủ tục hành chính thuộc thẩm quyền của UBND cấp xã (30 điểm)
- Tiêu chí 3: Phổ biến, giáo dục pháp luật (25 điểm)
- Tiêu chí 4: Hòa giải ở cơ sở (10 điểm)
- Tiêu chí 5: Thực hiện dân chủ ở cơ sở (20 điểm)

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đã trình Thủ tướng Chính phủ ban hành **Bộ tiêu chí quốc gia về xã nông thôn mới giai đoạn 2016 - 2020** theo Quyết định số 1980/QĐ-TTg ngày 17/10/2016 với 19 tiêu chí nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn, các xã, đời sống người dân nông thôn được nâng cao.

- Nhóm 1: Quy hoạch (1 tiêu chí)
- Nhóm 2: Hạ tầng kinh tế - xã hội (8 tiêu chí)
- Nhóm 3: Kinh tế và tổ chức sản xuất (4 tiêu chí)
- Nhóm 4: Văn hóa - xã hội - môi trường (4 tiêu chí)
- Nhóm 5: Hệ thống chính trị (2 tiêu chí)

Bộ Y tế đã ban hành **Bộ tiêu chí chất lượng bệnh viện Việt Nam** theo Quyết định số 6858/QĐ-BYT ngày 18/11/2016 gồm 83 tiêu chí chất lượng với mục đích khuyến khích, định hướng và thúc đẩy các bệnh viện tiến hành các hoạt động cải tiến và nâng cao chất lượng nhằm cung ứng dịch vụ y tế an toàn, chất lượng, hiệu quả và đem lại sự hài lòng cho người bệnh, người dân và nhân viên y tế, đồng thời phù hợp với bối cảnh kinh tế - xã hội đất nước...

- Phần A. Hướng đến người bệnh (19 tiêu chí)
- Phần B. Phát triển nguồn nhân lực bệnh viện (14 tiêu chí)
- Phần C. Hoạt động chuyên môn (35 tiêu chí)
- Phần D. Hoạt động cải tiến chất lượng (11 tiêu chí)
- Phần E. Tiêu chí đặc thù chuyên khoa (4 tiêu chí)

Từ cơ sở thực tiễn, các bộ tiêu chí chuyên ngành đã ban hành, bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát được xây dựng kế thừa các bộ tiêu chí đã có với phương thức phân chia nhóm tiêu chí và lựa chọn trọng số các tiêu chí. Mục đích xây dựng bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát nhằm thúc đẩy phát triển giao thông tiếp cận tại Việt Nam, đồng thời thực hiện cam kết triển khai Công ước của Liên hợp quốc về Quyền của NKT theo Quyết định số 1100/QĐ-TTg ngày 21/6/2016 và đáp ứng các mục tiêu về giao thông tiếp cận đã được nêu trong các văn bản chỉ đạo của Đảng, Nhà nước cũng như mục tiêu và hoạt động ưu tiên trong Kế hoạch hành động thực hiện Quyết định số 1190/QĐ-TTg ngày 05/8/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình trợ giúp NKT giai đoạn 2021 - 2030 của Bộ GTVT theo Quyết định số 365/QĐ-BGTVT.

1.3.2.2. Thực trạng phát triển giao thông tiếp cận tại Việt Nam

Kết quả khảo sát thực tế do TDSI và ACDC thực hiện trong năm 2022 - 2023 về thực trạng giao thông đường bộ tiếp cận tại một số tỉnh, thành phố (Quảng Trị, Quảng Nam, Thừa Thiên - Huế, Kon Tum, Bình Định, Tiền Giang)[9] cho thấy như sau:

a. Kết cấu hạ tầng giao thông

** Về tiếp cận đường, hè phố:*

- Chất lượng đường, hè phố nhìn chung chưa bảo đảm yêu cầu của giao thông tiếp cận và chưa phù hợp với khả năng đi lại của NKT *(Hình 5)*;

[9] *Phụ lục Phiếu điều tra khảo sát đánh giá mức độ tiếp cận cho hệ thống giao thông đường bộ.*

- Vỉa hè hầu như chưa lắp tấm lát dẫn hướng. Nhiều tuyến được lắp tấm lát dẫn hướng nhưng không đúng so với quy định và bị chiếm dụng làm nơi để xe máy và làm chỗ buôn bán, gây cản trở người đi bộ *(Hình 6)*.

- Tại các nơi giao cắt khác cao độ như các lối sang đường, lối lên xuống hè phố chưa làm đường dốc, vệt dốc.

- Các tiện nghi trên đường phố như ghế nghỉ, cột điện, đèn đường, cọc tiêu, biển báo... bố trí tại vị trí không hợp lý, gây cản trở đi lại cho NKT.

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

- Chưa được thiết kế đồng bộ theo tiêu chuẩn và yêu cầu của giao thông tiếp cận. Ngoại trừ một số ít nhà chờ buýt tại một số thành phố như Huế, Đông Hà, Tam Kỳ được triển khai bổ sung các hạng mục tiếp cận, còn lại hầu như các nhà chờ buýt chưa có đường dốc cho NKT sử dụng xe lăn, chưa có chỗ ngồi ưu tiên cho NKT;

- Lối vào, chỗ ngồi tại các điểm dừng/chờ xe buýt hầu như chưa tiếp cận, thiếu biển báo, điểm chỉ dẫn cho NKT *(Bảng 1)*;

***Hình 5**: Vỉa hè tại TP. Kon Tum chưa đảm bảo tiếp cận cho NKT*

***Hình 6**: Tấm lát dẫn hướng không đúng quy định tại TP. Huế*

** Về tiếp cận bến xe, bãi đỗ xe:*

Hiện cả nước có 30% bến xe (tổng số gần 500 bãi đỗ xe) có hạ tầng bảo đảm NKT tiếp cận sử dụng. Tuy nhiên, công tác đảm bảo tiếp cận tại các bến xe còn một số tồn tại như sau:

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

- Đường và lối vào bến xe, lối lên khu vực nhà chờ/phòng vé chưa đảm bảo cho NKT tiếp cận (bậc tam cấp, không có tay vịn, trơn trượt, *Hình 7*). Một số bến xe đã cải tạo một số hạng mục chưa đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật cho NKT.

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

- Phần lớn các bến xe (đạt cấp tiêu chuẩn kỹ thuật từ loại III trở lên) mới xây dựng về cơ bản đảm bảo tiếp cận cho NKT (nhà vệ sinh cho NKT, đường dốc vào phòng vé/phòng chờ).

***Bảng 1.** Đánh giá mức độ tiếp cận cho NKT tại công trình phục vụ VTHKCC bằng xe buýt tại một số tỉnh/thành phố*

TT	Nội dung khảo sát	Quảng Trị	Thừa Thiên - Huế	Quảng Nam	Kon Tum	Bình Định	Tiền Giang
1	**Điểm đầu cuối xe buýt**						
	Lối vào	+	+	+	+	-	+
	Quầy bán vé	-	+	+	-	-	+
	Khu vệ sinh	-	-	-	-	+	-

TT	Nội dung khảo sát	Quảng Trị	Thừa Thiên - Huế	Quảng Nam	Kon Tum	Bình Định	Tiền Giang
	Hệ thống thông tin tín hiệu	-	-	-	+	+	+
2	**Điểm chờ xe buýt**						
	Lối vào	-	-	+	-	-	+
	Chỗ ngồi	-	-	-	-	-	+
	Biển báo, biển chỉ dẫn	-	-	-	+	-	-
3	**Phương tiện buýt**						
	Cửa	+	+	+	-	-	+
	Ghế ưu tiên	-	-	-	++	-	+
	Thiết bị thông tin	-	-	-	+	-	+

Ghi chú: **Kết quả đánh giá tổng hợp từ các chuyến khảo sát thực tế tại các tỉnh**
++ : NKT tiếp cận được và có biển báo ưu tiên
+ : NKT tiếp cận được không có biển báo ưu tiên
- : NKT không tiếp cận được

Việc cải tạo các công trình đảm bảo tiếp cận cho NKT diễn ra còn chậm so với mục tiêu đề ra của Đề án trợ giúp NKT giai đoạn 2012 - 2020 theo Quyết định số 1019/QĐ-TTg ngày 05/8/2012. Cụ thể:

- Các công trình đã được cải tạo nhưng chưa đồng bộ giữa các hạng mục: Một số công trình đã bổ sung đường tiếp cận nhưng các hạng mục khác như chỗ ngồi, cầu thang và nhà vệ sinh... chưa được cải tạo.

- Việc thực hiện cải tạo các công trình chưa đúng theo quy chuẩn: Vòng cua thường quá ngắn, đường tiếp cận quá dốc hoặc quá dài. Nhiều đường dốc thậm chí có độ dốc lớn nhưng không có tay vịn, khiến NKT không thể tự đi xe lăn lên.

- Việc xây dựng cải tạo chưa hoàn thiện đầy đủ, chưa bảo đảm tiếp cận tới mọi đối tượng là NKT: Các công trình mới chỉ tập trung cải tạo hạ tầng tiếp cận đối với NKT vận động (đi xe lăn), thiếu các hạng mục hỗ trợ người khiếm thị như tấm lát nổi, các bảng chữ nổi Braille.

b. Phương tiện giao thông

Với 61/63 tỉnh, thành phố có hoạt động VTHKCC bằng xe buýt, trong đó khoảng 478 phương tiện xe buýt sàn thấp có hỗ trợ NKT tiếp cận sử dụng (chiếm 4,8% tổng số phương tiện). Đến nay, một số tỉnh, thành phố đã ban hành quy định cụ thể về tỷ lệ phương tiện vận tải hành khách đáp ứng nhu cầu đi lại của NKT. Tuy nhiên, đa số xe buýt cũ, sàn cao, cửa hẹp, chưa có chỗ ưu tiên dành cho NKT, khó tiếp cận *(Hình 7, Bảng 1)*.

***Hình 7:** Phương tiện xe buýt tại tỉnh Quảng Nam, Kon Tum chưa đảm bảo tiếp cận cho NKT (sàn xe cao, cửa hẹp, chưa có chỗ ngồi ưu tiên)*

c. Cơ chế chính sách

Giao thông tiếp cận tại Việt Nam đã từng bước được chính sách hóa từ các quy định liên quan trong Luật NKT 2010, Nghị định hướng dẫn thi hành Luật (Nghị định số 28/2012/NĐ-CP) và các luật chuyên ngành giao thông (Luật Giao thông đường bộ, Luật Đường sắt, Luật Hàng không dân dụng...) và hệ thống các Quy chuẩn, Tiêu chuẩn trong thiết kế và xây dựng các công trình, bao gồm các công trình đầu mối giao thông đảm bảo đáp ứng việc tiếp cận cho NKT. Trong đó, Nghị định hướng dẫn thi hành Luật NKT đã có các quy định về miễn giảm giá vé, giá dịch vụ giao thông công cộng (Điều 12); cải tạo công trình công cộng (Điều 13); phương tiện giao thông tiếp cận (Điều 14).

Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã ban hành một số văn bản quy phạm pháp luật, trong đó có quy định: Miễn giảm giá vé dịch vụ VTHKCC cho NKT, các tiêu chuẩn kỹ thuật về phương tiện phải đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận, hệ thống hạ tầng giao thông (điểm dừng, nhà chờ, nhà ga, cảng hàng không...) phải bố trí khu vực dành cho NKT tiếp cận. Điển hình về công cụ hỗ trợ và chính sách ưu tiên NKT tham gia giao thông công cộng được quy định trong Thông tư số 39/2012/TT-BGTVT của Bộ GTVT ban hành ngày 24/9/2012 với các quy định, tiêu chí cụ thể:

- Điều 4: Phương tiện giao thông tiếp cận. Trong đó có các quy định đối với các tổ chức, cá nhân kinh doanh VTHKCC bằng xe buýt (các tiêu chí về cải tạo phương tiện, số lượng phương tiện giao thông tiếp cận).

- Điều 5. Chính sách ưu tiên cho NKT khi tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng với các quy định về ưu tiên khi mua vé, sắp xếp chỗ ngồi; thực hiện miễn, giảm giá vé, giá dịch vụ cho NKT khi tham gia giao thông bằng phương tiện giao thông công cộng; thông tin trợ giúp NKT (thiết bị, công cụ và nhân viên trợ giúp NKT).

Về phương tiện giao thông tiếp cận, một số tiêu chí được quy định trong Quy chuẩn QCVN 82:2019/BGTVT của Bộ GTVT ban hành ngày 01/8/2019 về ô tô khách thành phố để NKT tiếp cận sử dụng; Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT về đào tạo sát hạch cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ; Quyết định số 280/QĐ-TTg ngày 08/3/2012 về Đề án phát triển VTHKCC bằng xe buýt giai đoạn 2012 - 2020.

Về kết cấu hạ tầng giao thông, các quy định liên quan đến các công trình giao thông tiếp cận được nêu trong Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD về xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng do Bộ Xây dựng ban hành năm 2014. Phạm vi áp dụng cho các công trình công cộng, nhà ga, bến tàu, bến xe, đường, hè phố và các công trình hạ tầng kỹ thuật khác, trong đó có các quy định chi tiết về đường vào công trình, lối vào, cửa, các không gian công cộng trong công trình, khu vệ sinh, phòng tắm, biển báo, biển chỉ dẫn.

Đối với các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã ban hành các văn bản hướng dẫn thực hiện các kế hoạch, chương trình trợ giúp NKT theo Quyết định số 1190/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 05/8/2020 về Chương trình trợ giúp NKT giai đoạn 2021 - 2030 và Kế hoạch hành động của Bộ GTVT ngày 11/3/2021 thực hiện Quyết định số 1190/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ với các nội dung chính như sau:

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

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

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

- Đầu tư, cải tạo phương tiện VTHKCC đảm bảo tiếp cận hoạt động trên các tuyến nội đô;
- Xây dựng các chương trình, giáo trình, tài liệu và tập huấn cho lái xe phục vụ hành khách là NKT sử dụng phương tiện giao thông;
- Hỗ trợ nghiên cứu, chế tạo, sản xuất thử nghiệm thiết bị, công cụ và phương tiện giao thông để NKT tham gia giao thông thuận tiện.

Nhìn chung, các cơ chế chính sách thúc đẩy giao thông tiếp cận phổ quát đã được Chính phủ quan tâm, trong đó Bộ GTVT và Ủy ban nhân dân các tỉnh/thành phố đã bám sát các chỉ đạo của Chính phủ để ban hành các quyết định, văn bản hướng dẫn hỗ trợ NKT, đảm bảo quyền lợi của NKT khi tham gia giao thông (ví dụ tại một số tỉnh, thành phố được tổng hợp qua các chuyến khảo sát thực tế do TDSI và ACDC thực hiện năm 2022 - 2023 - *Bảng 2*).

***Bảng 2.** Đánh giá cơ chế chính sách về giao thông tiếp cận tại một số tỉnh/thành phố*

Nội dung	Quảng Trị	Thừa Thiên - Huế	Quảng Nam	Kon tum	Bình Định	Tiền Giang
Kế hoạch hỗ trợ NKT	+	+	+	+	+	+
Chính sách giá vé VTHKCC bằng xe buýt	+	+	+	+	+	+
Đào tạo sát hạch giấy phép lái xe cho NKT	+	+	+	-	-	-
Quy định tỷ lệ số phương tiện buýt đảm bảo tiếp cận	-	-	-	-	+	-
Khuyến khích doanh nghiệp đầu tư các hạng mục hỗ trợ NKT	-	+	-	-	-	-
Đào tạo tập huấn lĩnh vực GTVT cho NKT tiếp cận	-	-	-	-	-	-

Ghi chú: **Kết quả đánh giá tổng hợp từ các chuyến khảo sát thực tế tại các tỉnh:**
+: Có ban hành
-: Không ban hành

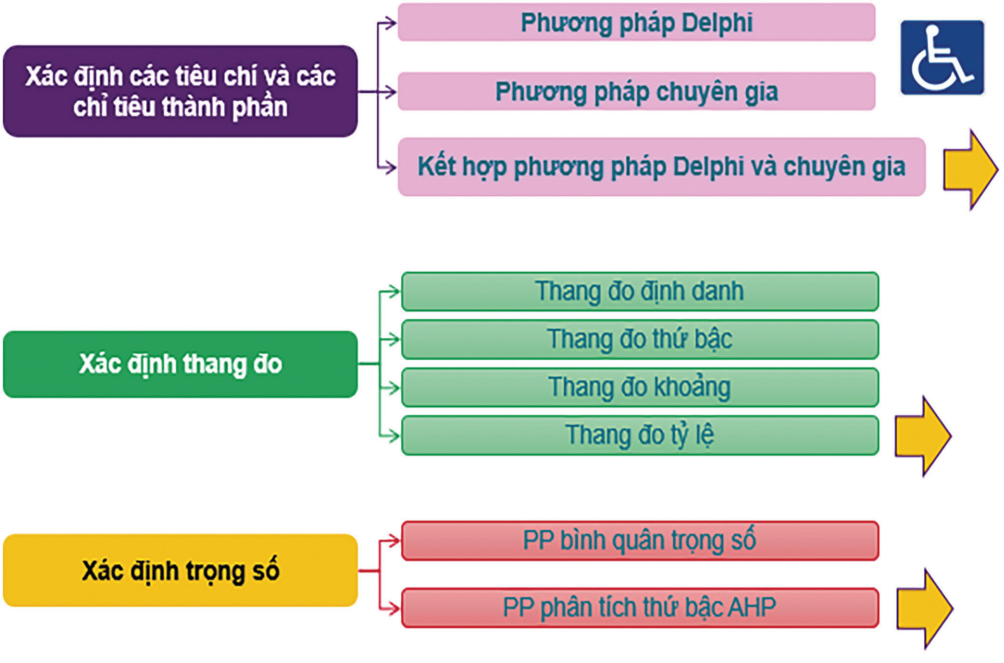
1.4. Phương pháp luận và quy trình xây dựng bộ tiêu chí

1.4.1. Phương pháp luận

Bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát cho lĩnh vực giao thông được thực hiện nhằm giải quyết 3 nhiệm vụ chính: (1) Xác định tiêu chí, tiêu chí thành phần, phương pháp tính; (2) Xác định được loại thang đo để lượng hóa các tiêu chí; (3) Xác định được trọng số để đánh giá mức độ quan trọng của từng tiêu chí/tiêu chí thành phần.

Trên cơ sở phân tích ưu, nhược điểm từng phương pháp, đánh giá sự phù hợp trong việc xây dựng bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát phù hợp với điều kiện Việt Nam, nhóm nghiên cứu lựa chọn phương pháp xây dựng bộ tiêu chí như *Hình 8*.

- Xác định các tiêu chí/tiêu chí thành phần: Phương pháp Delphi kết hợp phương pháp chuyên gia.
- Xác định thang đo: Sử dụng thang đo khoảng và thang đo tỷ lệ.
- Xác định trọng số: Phương pháp AHP.



Hình 8: Phương pháp luận xây dựng bộ tiêu chí giao thông tiếp cận

1.4.2. Quy trình xây dựng

Bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát được xây dựng theo 5 bước như *Hình 9* với các nguyên tắc sau:

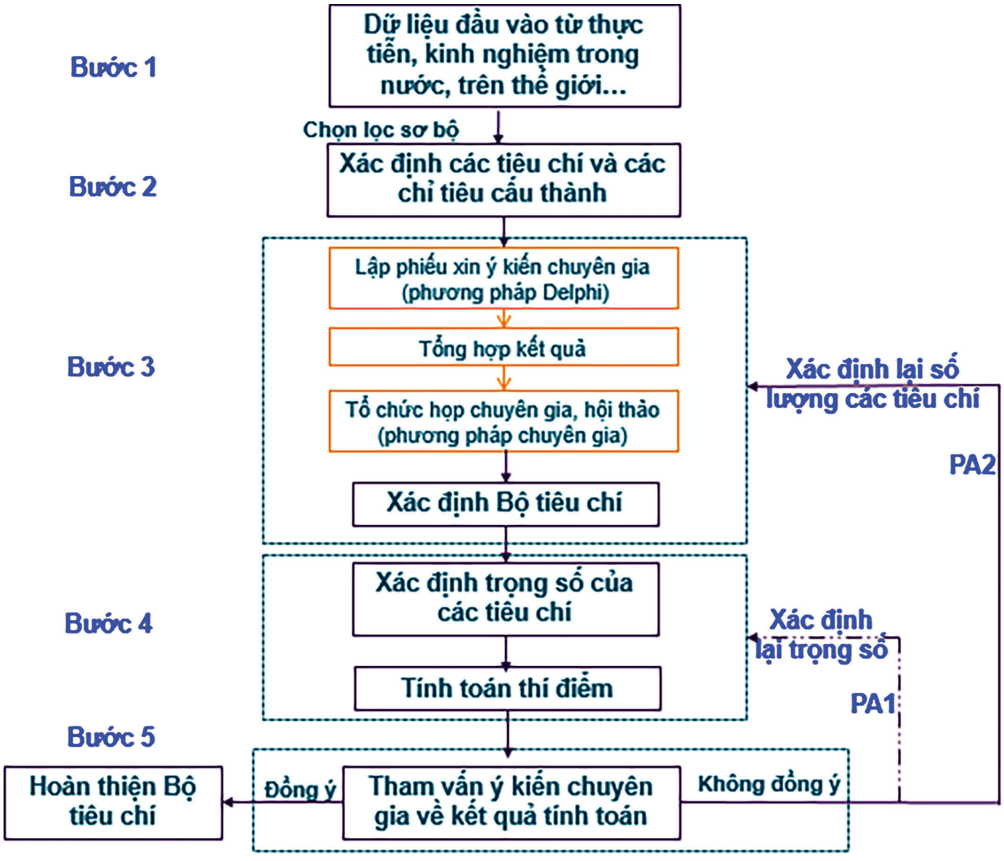
- Đảm bảo tính khoa học và thực tiễn;
- Đảm bảo tính lâu dài có tính ổn định cả về phạm vi và thời gian áp dụng;
- Đảm bảo thúc đẩy sự phát triển chất lượng, nâng cao sản phẩm, dịch vụ trong lĩnh vực áp dụng;
- Đảm bảo tính đồng nhất không có tiêu chí nào là hoàn toàn khác biệt với các tiêu chí khác cùng lĩnh vực và các tiêu chí thuộc lĩnh vực có liên quan.

+ Bước 1 - 2: Lựa chọn và xác định các nhóm tiêu chí và các tiêu chí thành phần trên cơ sở các quy chuẩn, tiêu chuẩn đã được ban hành trong lĩnh vực giao thông tiếp cận đã được ban hành (trên cơ sở kế thừa kinh nghiệm quốc tế và trong nước), thực trạng giao thông tiếp cận tại Việt Nam, bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát được.

+ Bước 3: Bộ tiêu chí được lấy ý kiến thông qua các cuộc họp nhóm kỹ thuật, hội thảo tham vấn, phiếu tham vấn trực tiếp các chuyên gia độc lập, các ban, sở, ngành chuyên môn liên quan[10]. Mục đích của bước nhằm xây dựng Bộ tiêu chí có tính thực tế và phù hợp khi triển khai áp dụng tại các địa phương.

+ Bước 4 -5: Các tiêu chí được xác định trọng số trên cơ sở phù hợp với điều kiện thực tế về phát triển giao thông tiếp cận tại Việt Nam. Nội dung này cũng được tham vấn ý kiến chuyên gia thông qua các cuộc họp nhóm kỹ thuật, hội thảo tham vấn. Với thang điểm 100, các tiêu chí thành phần được xác định trọng số bằng phương pháp AHP.

[10] *https://acdc.vn/vi/bai-viet/663-hoi-thao-tham-van-va-hop-nhom-ki-thuat-ve-huong-dan-tieu-chi-giao-thong-tiep-can-pho-quat-cho-linh-vuc-duong-bo.html.*



Hình 9: Các bước xây dựng bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát

1.5. Một số khái niệm

1.5.1. Về NKT

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.

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:

a) 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;

b) 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;

c) NKT nhẹ là NKT không thuộc trường hợp quy định tại điểm a và điểm b.

1.5.2. Về giao thông tiếp cận phổ quát

- 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 đã và đang được áp dụng trên nhiều nước trên thế giới.

- Giao thông tiếp cận phổ quát là hệ thống giao thông đáp ứng quyền được đi lại của tất cả các thành viên trong xã hội một cách an toàn, thuận lợi, trong đó có NKT, trẻ em, người cao tuổi...

- Bến xe khách tiếp cận là công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thực hiện chức năng phục vụ xe ô tô đón, trả hành khách và các dịch vụ hỗ trợ VTHKCC đáp ứng các yêu cầu tiếp cận như: Đường vào, lối vào bến xe; chỗ đỗ xe ưu tiên cho NKT; hệ thống thông tin tín hiệu; chỗ ngồi ưu tiên cho NKT; quầy vé, quầy lễ tân, nhà vệ sinh, vị trí lên, xuống phương tiện tại bến... được thiết kế tiếp cận đúng Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD và các quy chuẩn khác có liên quan.

- Điểm đầu cuối, trạm trung chuyển tiếp cận là nơi bắt đầu, kết thúc của một hành trình chạy xe và là nơi dừng, đón, trả khách trên một hoặc nhiều tuyến xe buýt đáp ứng các yêu cầu tiếp cận như: Lối vào; quầy bán vé; chỗ ngồi chờ lên xuống phương tiện xe buýt... được thiết kế tiếp cận đúng Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD và các quy chuẩn khác có liên quan.

- Điểm dừng, nhà chờ xe buýt tiếp cận là những vị trí xe buýt dừng để đón hoặc trả khách theo quy định của cơ quan có thẩm quyền và cần đảm bảo các yêu cầu tiếp cận như: Có lối tiếp cận điểm dừng, đỗ, nhà chờ xe buýt; có chỗ ngồi ưu tiên cho NKT; biển báo, biển chỉ dẫn đầy đủ thông tin theo Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD và các quy chuẩn khác có liên quan.

- Đường và hè phố tiếp cận cần đảm bảo các quy chuẩn trong QCVN 10:2014/BXD và các quy chuẩn khác có liên quan như: Có bố trí vệt dốc tại nơi khác cao độ (khoảng cách trung bình khoảng 300 m), trên hè có bố trí gờ dẫn hướng cho người khiếm thị, khu vực có bố trí cầu vượt hoặc hầm chui qua đường đáp ứng NKT có thể tiếp cận sử dụng.

- Trạm dừng nghỉ là nơi thực hiện chức năng phục vụ người và phương tiện dừng, nghỉ trong quá trình tham gia giao thông trên đường bộ đáp ứng các yêu cầu tiếp cận như: Có vị trí đỗ xe dành cho NKT; khu vệ sinh; lối vào khu dịch vụ được thiết kế tiếp cận đúng Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD và các quy chuẩn khác có liên quan.

- Phương tiện giao thông tiếp cận là các phương tiện giao thông công cộng đáp ứng các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 82:2019/BGTVT và các quy chuẩn khác có liên quan về giao thông tiếp cận để NKT tiếp cận, sử dụng (như xe buýt có sàn nghiêng, có tấm dẫn cho xe lăn lên, xuống, có hệ thống âm thanh, màn hình hiển thị và thiết bị hỗ trợ khác...).

CHƯƠNG II. BỘ TIÊU CHÍ GIAO THÔNG TIẾP CẬN PHỔ QUÁT LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ

2.1. Mục tiêu, phạm vi, đối tượng áp dụng

2.1.1. Mục tiêu

Cung cấp giải pháp, so sánh đánh giá mức độ hệ thống giao thông tiếp cận phổ quát hỗ trợ NKT thông qua bộ tiêu chí tính điểm và hướng dẫn kỹ thuật đối với các công trình giao thông công cộng mang tính phổ quát (đa số người dân có thể sử dụng được).

2.1.2. Phạm vi, đối tượng áp dụng

Khuyến khích sử dụng tại các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trên toàn quốc. Bộ tiêu chí cung cấp các chỉ tiêu chính để Sở GTVT, Sở GTVT - Xây dựng các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương áp dụng đánh giá mức độ giao thông tiếp cận phổ quát trong lĩnh vực đường bộ.

2.2. Nội dung Bộ tiêu chí

Bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát cho lĩnh vực đường bộ được xây dựng theo 3 hợp phần: Kết cấu hạ tầng, phương tiện và dịch vụ hỗ trợ NKT với 16 tiêu chí và các tiêu chí thành phần được ban hành theo Văn bản số 12622/BGTVT-VT của Bộ GTVT ngày 07/11/2023 như bảng sau:

Bảng 3. Bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát cho lĩnh vực đường bộ

STT	Nhóm tiêu chí
I	**Kết cấu hạ tầng giao thông**
1	Bến xe khách tiếp cận
2	Điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt tiếp cận
3	Điểm dừng, nhà chờ xe buýt tiếp cận
4	Đường và hè phố tiếp cận
5	Trạm dừng nghỉ tiếp cận
II	**Phương tiện giao thông**
6	Tỷ lệ xe buýt đáp ứng tiếp cận/tổng đoàn xe buýt
7	Tỷ lệ xe khách đáp ứng tiếp cận/tổng đoàn xe xe khách
8	Tỷ lệ xe taxi đáp ứng tiếp cận/tổng đoàn xe taxi
9	Tỷ lệ xe hợp đồng đáp ứng tiếp cận/tổng đoàn xe hợp đồng
10	Tỷ lệ xe phương tiện xe du lịch đáp ứng tiếp cận/tổng đoàn xe du lịch
III	**Dịch vụ hỗ trợ NKT**
11	Dịch vụ miễn giảm giá vé trong vận tải hành khách (xe buýt, xe khách, xe taxi, xe hợp đồng, xe du lịch)
12	Quy định tỷ lệ số phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận
13	Dịch vụ đào tạo, tập huấn người điều khiển, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC
14	Dịch vụ về đào tạo sát hạch giấy phép lái xe cho NKT
15	Khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư các công trình, phương tiện có thiết bị hỗ trợ đảm bảo NKT tiếp cận
16	Chương trình tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông

2.2.1. Nhóm tiêu chí kết cấu hạ tầng tiếp cận

Năm tiêu chí và 25 tiêu chí thành phần về kết cấu hạ tầng giao thông tiếp cận áp dụng cho lĩnh vực đường bộ được xây dựng có sự đối sánh với một số quy chuẩn, tiêu chuẩn tại Việt Nam liên quan đến các công trình hạ tầng giao thông tiếp cận cho NKT (bến xe, đường và hè phố, trạm dừng nghỉ) như QCVN 10:2014/BXD, QCVN 43:2012/BGTVT, QCVN 06:2010/BXD, Thông tư số 39/2012/TT-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, công cụ hỗ trợ và chính sách ưu tiên NKT tham gia giao thông công cộng.

Bảng 4. Các tiêu chí kết cấu hạ tầng cho lĩnh vực đường bộ

Các tiêu chí	Tiêu chí thành phần
1.Bến xe khách tiếp cận	1.1. Đường vào, lối vào bến xe khách
	1.2. Chỗ đỗ xe ưu tiên cho NKT
	1.3. Cửa vào các công trình tại bến xe khách
	1.4. Hệ thống thông tin tín hiệu (âm thanh, màn hình, bảng chỉ dẫn)
	1.5. Quầy lễ tân và sảnh đón
	1.6. Khu vệ sinh bến xe khách
	1.7. Chỗ ngồi ưu tiên cho NKT
	1.8. Thang máy tại bến xe (nếu có)
	1.9. Hệ thống báo động
	1.10. Khu vực chờ cứu hộ và lối thoát nạn
2. Điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt tiếp cận	2.1. Lối vào điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt
	2.2. Quầy bán vé xe buýt
	2.3. Chỗ ngồi chờ lên xuống phương tiện xe buýt
	2.4. Khu vệ sinh tại điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt
	2.5. Hệ thống thông tin tín hiệu (âm thanh, màn hình, bảng chỉ dẫn)
3. Điểm dừng, nhà chờ xe buýt tiếp cận	3.1. Tỷ lệ số lượng các điểm dừng, đỗ đáp ứng tiếp cận trên tổng số điểm dừng đỗ tại địa phương ≥50%
	3.2. Tỷ lệ số lượng các điểm dừng, đỗ đáp ứng tiếp cận trên tổng số điểm dừng đỗ tại địa phương 25% - 50%
	3.3.Tỷ lệ số lượng các điểm dừng, đỗ đáp ứng tiếp cận trên tổng số điểm dừng đỗ tại địa phương ≤25%
4. Đường và hè phố tiếp cận	4.1. Tỷ lệ số lượng đường và hè phố đáp ứng tiếp cận trên tổng số tuyến phố tại địa phương ≥50%
	4.2. Tỷ lệ số lượng đường và hè phố đáp ứng tiếp cận trên tổng số tuyến phố tại địa phương 25% - 50%
	4.3. Tỷ lệ số lượng đường và hè phố đáp ứng tiếp cận trên tổng số tuyến phố tại địa phương ≤25%

Các tiêu chí	Tiêu chí thành phần
5. Trạm dừng nghỉ tiếp cận	5.1. Bãi đỗ xe tiếp cận
	5.2. Khu vệ sinh tiếp cận
	5.3. Lối vào khu dịch vụ tiếp cận

2.2.2. Nhóm tiêu chí phương tiện giao thông tiếp cận

Năm tiêu chí và 20 tiêu chí thành phần của phương tiện giao thông tiếp cận: Được xây dựng trên cơ sở phân loại theo Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020; các yêu cầu kỹ thuật gồm: Cửa lên xuống phương tiện, chỗ ngồi ưu tiên trên phương tiện, chỗ để xe lăn, thông tin tín hiệu trên phương tiện và đảm bảo tiếp cận theo Quy chuẩn QCVN 82:2019/BGTVT với các quy định về ô tô khách thành phố đảm bảo cho NKT tiếp cận sử dụng.

Bảng 5. Các tiêu chí phương tiện giao thông tiếp cận cho lĩnh vực đường bộ

Các tiêu chí	Tiêu chí thành phần
1. Tỷ lệ xe buýt đáp ứng tiếp cận/ tổng đoàn xe buýt	Đáp ứng trên 10% tỷ lệ phương tiện xe buýt
	Đáp ứng 5% - 10% tỷ lệ phương tiện xe buýt
	Đáp ứng 2% - 5% tỷ lệ phương tiện xe buýt
	Đáp ứng dưới 2% tỷ lệ phương tiện xe buýt
2. Tỷ lệ xe khách đáp ứng tiếp cận/ tổng đoàn xe xe khách	Đáp ứng trên 10% tỷ lệ phương tiện xe khách
	Đáp ứng 5% - 10% tỷ lệ phương tiện xe khách
	Đáp ứng 2% - 5% tỷ lệ phương tiện xe khách
	Đáp ứng dưới 2% tỷ lệ phương tiện xe khách
3. Tỷ lệ xe taxi đáp ứng tiếp cận/ tổng đoàn xe taxi	Đáp ứng trên 10% tỷ lệ phương tiện xe taxi
	Đáp ứng 5% - 10% tỷ lệ phương tiện xe taxi
	Đáp ứng 2% - 5% tỷ lệ phương tiện xe taxi
	Đáp ứng dưới 2% tỷ lệ phương tiện xe taxi
4. Tỷ lệ xe hợp đồng đáp ứng tiếp cận/tổng đoàn xe hợp đồng	Đáp ứng trên 10% tỷ lệ phương tiện xe hợp đồng
	Đáp ứng 5% - 10% tỷ lệ phương tiện xe hợp đồng
	Đáp ứng 2% - 5% tỷ lệ phương tiện xe hợp đồng
	Đáp ứng dưới 2% tỷ lệ phương tiện xe hợp đồng
5. Tỷ lệ phương tiện xe du lịch đáp ứng tiếp cận/tổng đoàn xe du lịch	Đáp ứng trên 10% tỷ lệ phương tiện xe du lịch
	Đáp ứng 5% - 10% tỷ lệ phương tiện xe du lịch
	Đáp ứng 2% - 5% tỷ lệ phương tiện xe du lịch
	Đáp ứng dưới 2% tỷ lệ phương tiện xe du lịch

2.2.3. Nhóm tiêu chí dịch vụ hỗ trợ NKT

Gồm 6 tiêu chí và 20 tiêu chí thành phần được xây dựng trên cơ sở các văn bản quy phạm pháp luật đã ban hành liên quan đến trợ giúp NKT khi tham gia giao thông như Nghị định số 28/2012/NĐ-CP quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật NKT; Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT về đào tạo sát hạch cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ; Quyết định số

280/QĐ-TTg ngày 08/3/2012 về Đề án phát triển VTHKCC bằng xe buýt giai đoạn 2012 - 2020. Các tiêu chí được đánh giá nhằm thúc đẩy NKT tham gia giao thông với dịch vụ hỗ trợ NKT tiếp cận phương tiện giao thông thuận lợi và hòa nhập. Cụ thể như sau:

Bảng 6. Các tiêu chí dịch vụ hỗ trợ NKT

Các tiêu chí	Tiêu chí thành phần
Dịch vụ miễn giảm giá vé trong vận tải hành khách (xe buýt, xe khách, xe taxi, xe hợp đồng, xe du lịch)	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe buýt
	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe khách
	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe taxi
	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe hợp đồng
	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe du lịch
Quy định tỷ lệ số phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận	Địa phương đã ban hành quy định tỷ lệ số phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận
	Địa phương chưa ban hành quy định tỷ lệ số phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận
Dịch vụ đào tạo, tập huấn người điều khiển, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC	Địa phương đã ban hành dịch vụ đào tạo và có tổ chức tập huấn người điều khiển, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC
	Địa phương đã ban hành dịch vụ đào tạo nhưng chưa tổ chức tập huấn người điều khiển, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC
	Địa phương chưa ban hành dịch vụ đào tạo và chưa tổ chức tập huấn người điều khiển, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC
Dịch vụ về đào tạo cấp giấy phép lái xe cho NKT	Địa phương có trung tâm đào tạo, sát hạch giấy phép lái xe cho NKT và đã cấp giấy phép lái xe cho NKT
	Địa phương có trung tâm đào tạo, sát hạch giấy phép lái xe cho NKT nhưng chưa có NKT tham gia đào tạo
	Địa phương không có trung tâm đào tạo, sát hạch giấy phép lái xe cho NKT
Khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư các công trình, phương tiện có thiết bị hỗ trợ đảm bảo NKT tiếp cận	Địa phương đã ban hành văn bản khuyến khích và đã được doanh nghiệp áp dụng vào thực tế
	Địa phương đã ban hành văn bản khuyến khích và chưa có doanh nghiệp áp dụng vào thực tế
	Địa phương chưa ban hành văn bản khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư các công trình, phương tiện có thiết bị hỗ trợ đảm bảo NKT tiếp cận
Chương trình tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông	Địa phương hàng năm đều tổ chức chương trình đào tạo, tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông
	Địa phương có nhưng không thường xuyên hàng năm tổ chức chương trình đào tạo, tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông
	Địa phương chưa tổ chức chương trình đào tạo, tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông

CHƯƠNG III. HƯỚNG DẪN BỘ TIÊU CHÍ GIAO THÔNG TIẾP CẬN PHỔ QUÁT LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ

3.1. Hướng dẫn về quy chuẩn kỹ thuật

3.1.1. Nhóm tiêu chí về kết cấu hạ tầng

3.1.1.1. Bến xe khách tiếp cận

Mười tiêu chí thành phần được xây dựng nhằm đảm bảo kết cấu hạ tầng tiếp cận cho NKT khi tham gia giao thông, được đối sánh theo QCVN 10:2014/BXD và các tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan khác như sau:

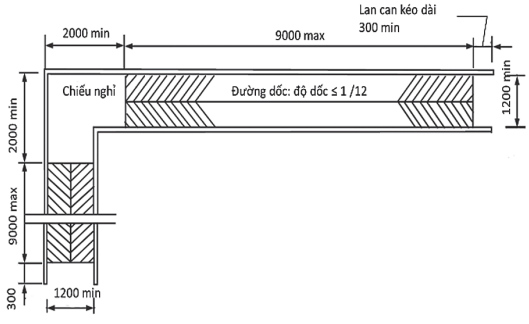
a. Đường vào, lối vào bến xe khách

* Đường vào: Nếu đường vào của công trình có đường dốc cần 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 có khoảng không gian không nhỏ hơn 1.400 mm để xe lăn có thể di chuyển được;
- Bề mặt đường dốc phải cứng, không 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 gắn không nhỏ hơn 40 mm.

* Lối vào: Công trình hoặc một hạng mục công trình phải có ít nhất một lối vào đảm bảo tiếp cận cho NKT. Lối vào cho NKT phải dẫn thẳng đến quầy lễ tân và các không gian chính của công trình.

- Đối với lối vào bằng đường dốc: Độ dốc, kích thước, bề mặt đường dốc đảm bảo các yêu cầu như *Hình 10*.
- 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.
- Lối vào cho NKT có cửa không được làm ngưỡng cửa.



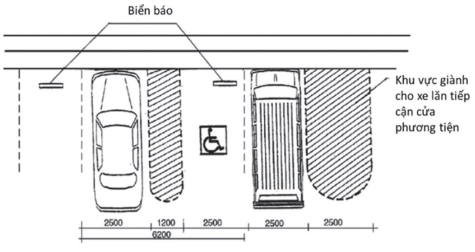
***Hình 10:** Mặt bằng đường dốc và chiếu nghỉ*[11]

[11] *Tiêu chuẩn xây dựng TCXDVN 266:2002 Nhà ở - Hướng dẫn xây dựng đảm bảo người tàn tật tiếp cận sử dụng.*

b. Chỗ đỗ xe ưu tiên cho NKT

Tại bến xe khách cần đảm bảo đủ diện tích, các yếu tố kỹ thuật tạo thuận lợi cho NKT sử dụng, gồm chỗ đỗ xe mô tô ba bánh, xe lăn;

- Vị trí đỗ xe của NKT vận động phải bố trí gần đường vào, lối vào công trình.
- Nếu bãi đỗ xe có không quá 5 chỗ thì không cần thiết kế chỗ đỗ xe của NKT vận động.



***Hình 11:** Kích thước quy định cho chỗ đỗ xe*[12]

c. Cửa vào các công trình tại bến xe khách

- Chiều rộng thông thủy của cửa ngoài không nhỏ hơn 900 mm. Đối với cửa bên trong các phòng không nhỏ hơn 800 mm.
- Khoảng không gian thông thủy ở phía trước và phía sau cửa đi không được nhỏ hơn (1.400x1.400)mm.
- Không được dùng cửa quay tại lối vào dành cho NKT.

d. Hệ thống thông tin tín hiệu (âm thanh, màn hình, bảng chỉ dẫn)

- Hệ thống màn hình, bảng chỉ dẫn dành cho NKT nghe với quy chuẩn là chữ, 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.
- 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 Braille phù hợp với thông lệ quốc tế.

***Hình 12:** Một số biểu tượng quy ước quốc tế cho chỉ dẫn, hỗ trợ NKT*[13]

[12] *Tiêu chuẩn xây dựng TCXDVN 266:2002 Nhà ở - Hướng dẫn xây dựng đảm bảo người tàn tật tiếp cận sử dụng.*
[13] *Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xây dựng công trình đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng (QCVN 10:2014/BXD).*

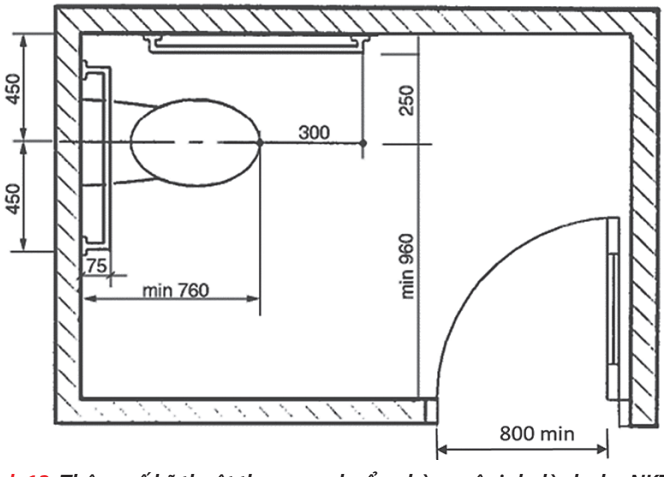
e. Quầy lễ tân và sảnh đón

Trong các công trình công cộng phải có ít nhất 1 quầy lễ tân hoặc nơi đón tiếp dành cho NKT với các biển báo, bảng chỉ dẫn bằng các ký hiệu, biểu tượng hoặc bằng âm thanh theo quy ước quốc tế.

f. Khu vệ sinh bến xe khách

- Trong các công trình công cộng: Tối thiểu có 1 phòng vệ sinh cho NKT, tỷ lệ nhà vệ sinh tiếp cận cho NKT không nhỏ hơn 5% tổng số phòng vệ sinh.

- Đối với nhà vệ sinh công cộng: Tối thiểu có 1 phòng vệ sinh dành cho người NKT. Phòng vệ sinh dành cho NKT cần có sự trợ giúp của người đi cùng thì không phân biệt giới tính.



***Hình 13:** Thông số kỹ thuật theo quy chuẩn phòng vệ sinh dành cho NKT*[14]

g. Chỗ ngồi ưu tiên cho NKT

- Vị trí chỗ ngồi ưu tiên phải ở gần lối ra vào để thuận lợi cho việc di chuyển và có ít nhất 1 chỗ ngồi cho NKT. Số chỗ ngồi không nhỏ hơn 5% tổng số chỗ ngồi trong công trình.

h. Thang máy tại bến xe (nếu có)

- Kích thước thông thủy của cửa thang máy sau khi mở không nhỏ hơn 900 mm.

- Diện tích không gian đợi trước thang máy không nhỏ hơn (1.400 x 1.400)mm.

- Cửa thang máy phải được lắp đặt thiết bị tự đóng mở. Thời gian đóng mở phải lớn hơn 20 giây để đảm bảo an toàn cho NKT. Trong thang máy phải bố trí tay vịn.

- Bảng điều khiển trong buồng thang máy được lắp đặt ở độ cao không lớn hơn 1.200 mm và không thấp hơn 900 mm tính từ mặt sàn thang máy đến tâm nút điều khiển cao nhất. Trên các nút điều khiển nên có các ký tự hoặc tín hiệu cảm nhận được và hệ thống chữ nổi Braille dành cho NKT nhìn.

- Biển báo hiển thị số tầng tương ứng với vị trí thang được bật sáng hoặc có hệ thống thông báo bằng âm thanh bên ngoài và bên trong thang máy. Cạnh cửa ra thang máy tại mỗi tầng phải bố trí chữ nổi để trợ giúp cho NKT nhìn nhận biết điểm đến và điểm dừng của thang.

i. Hệ thống báo động

- Biển báo, biển chỉ dẫn của hệ thống báo động dùng để thông báo và chỉ dẫn về các khu vực chờ cứu hộ và lối thoát hiểm cho NKT phải bằng cả âm thanh và hình ảnh để sử dụng trong trường hợp khẩn cấp.

[14] *QCVN 10:2014 và TCXDVN 264:2002 - Nhà và công trình: Các quy tắc cơ bản về thiết kế và xây dựng tiếp cận cho NKT.*

- Hệ thống báo động phải được bố trí tại các khu vực như các phòng, lối đi, sảnh, hành lang và các không gian sử dụng công cộng khác.

k. Khu vực chờ cứu hộ và lối thoát nạn

- Bố trí khu vực chờ cứu hộ trên lối thoát nạn và đạt các yêu cầu về an toàn cháy theo quy định trong QCVN 06: 2010/BXD; có lối ra trực tiếp tới cầu thang thoát hiểm; có biển báo, biển chỉ dẫn và hệ thống liên lạc hai chiều bằng cả hình ảnh và âm thanh.

- Trên lối thoát nạn phải có các biển báo và biển chỉ dẫn về sự trợ giúp NKT và hướng thoát nạn được ký hiệu theo quy ước quốc tế.

- Lối thoát nạn phải dẫn đến cầu thang thoát hiểm. Chiều cao thông thủy lối thoát nạn không nhỏ hơn 2.000 mm; chiều rộng tối thiểu là 1.200 mm. Ở những nơi tập trung đông người tối thiểu phải rộng 1.800 mm.

3.1.1.2. Điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt tiếp cận

a. Lối vào điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt

- Là lối vào nơi bắt đầu, kết thúc của một hành trình chạy xe và nơi dừng, đón trả khách trên một hoặc nhiều tuyến xe buýt đáp ứng các yêu cầu tiếp cận như: Lối vào, quầy bán vé, chỗ ngồi chờ lên xuống phương tiện xe buýt... được thiết kế tiếp cận đúng quy chuẩn như đã nêu trong phần (3.1.1.1.a) với các kết cấu hạ tầng tương ứng.

b. Quầy bán vé xe buýt

- Để đảm bảo tiếp cận tại khu vực, quầy bán vé thì cần bảng thông tin hướng dẫn cho NKT nghe và nói, tấm lát nổi cho NKT về nhìn, không gian cho NKT vận động.

c. Chỗ ngồi chờ lên xuống phương tiện xe buýt

- Các hạng mục được thiết kế và lắp đặt gồm tay vịn cạnh các ghế ngồi chờ, logo nhận diện vị trí ưu tiên cho NKT sử dụng xe lăn.

d. Khu vệ sinh tại điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt

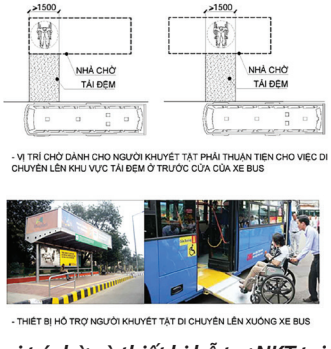
- Áp dụng như mục 3.1.1.1.f) Khu vệ sinh tại bến xe khách.

e. Hệ thống thông tin tín hiệu

- Áp dụng như mục 3.1.1.1.d) Hệ thống thông tin tín hiệu.

f. Điểm dừng, nhà chờ xe buýt tiếp cận

- Khu vực xe buýt dừng đón, trả khách tiếp cận được mô phỏng như *Hình 14* với các hạng mục tiếp cận gồm biển báo, vạch sơn kẻ đường theo quy định, chỗ ưu tiên cho NKT, người cao tuổi và phụ nữ mang thai. Trong trường hợp vỉa hè và lòng đường có chênh độ cao cần bổ sung đường dốc tiếp cận phù hợp cho NKT sử dụng xe lăn được nêu trong Mục 3.1.1.4.



***Hình 14:** Mô phỏng vị trí chờ và thiết bị hỗ trợ NKT tại điểm chờ xe buýt*[15]

[15] *https://vienkientrucquocgia.gov.vn/wp-content/uploads/2022/08/TKDH7-TI-Dothi.pdf.*

3.1.1.3. Đường và hè phố tiếp cận

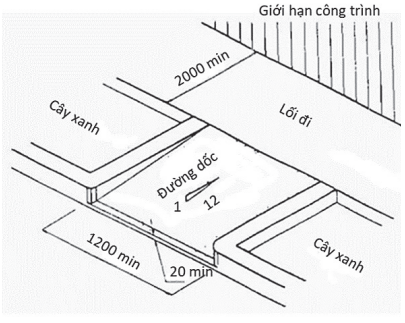
- Tại các nơi giao cắt khác cao độ như các lối sang đường, lối lên xuống hè phố phải làm đường dốc, vệt dốc.

- Tại nút giao thông giữa lối đi bộ và đường dành cho các phương tiện giao thông, lối sang đường dành cho người đi bộ hoặc tại lối vào công trình nếu có sự chênh lệch cao độ lớn hơn 15 mm phải bố trí vệt dốc và tấm lát cảnh báo giao cắt. Độ dốc của mặt dốc không lớn hơn 1/12.

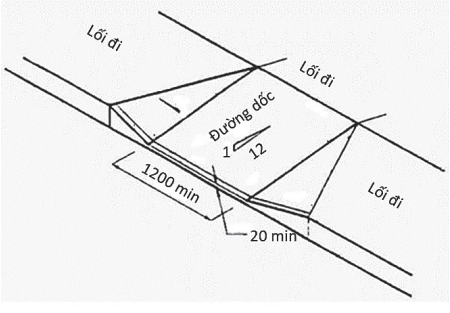
- Mép ngoài của đường đi bộ có gờ cao tối thiểu 150 mm để dẫn đường và cảnh báo cho NKT về nhìn.

3.1.1.4. Trạm dừng nghỉ tiếp cận

Trong nhóm này bao gồm 3 tiêu chí thành phần là bãi đỗ xe tiếp cận, khu vệ sinh tiếp cận, lối vào tiếp cận (được nêu trong phần (3.1.1.1.a) Bến xe khách tiếp cận).



***Hình 15:** Mô phỏng đường dốc có 1 mặt dốc*[16]



***Hình 16:** Mô phỏng đường dốc có 3 mặt dốc*[17]

3.1.2. Nhóm tiêu chí về phương tiện giao thông tiếp cận

3.1.2.1. Bàn nâng xe lăn và cầu lên xuống xe

Là cơ cấu lắp trên xe tạo thành cầu để người dùng xe lăn có thể lên xuống xe. Trên xe cần trang bị ít nhất 1 bàn nâng xe lăn hoặc 1 cầu lên xuống xe tại cửa vào ưu tiên và cửa ra ưu tiên (trừ xe khách thành phố BRT - Bus Rapid Transis hoặc loại hình vận tải tương tự). Bàn nâng xe lăn hoặc cầu lên xuống xe phải phù hợp với các yêu cầu được nêu trong QCVN 82:2019/BGTVT (Quy chuẩn Kỹ thuật quốc gia về ô tô khách thành phố để NKT tiếp cận sử dụng), cụ thể như sau:

- Sức nâng của bàn nâng xe lăn hoặc khả năng chịu tải của cầu lên xuống xe không nhỏ hơn 300 kg.

- Không bị hư hỏng sau khi chịu tải trọng phân bố đều trên bàn nâng xe lăn hoặc cầu lên xuống xe có giá bị bằng 125% sức nâng của bàn nâng xe lăn hoặc khả năng chịu tải của cầu lên xuống xe trong khoảng thời gian ít nhất 10 giây.

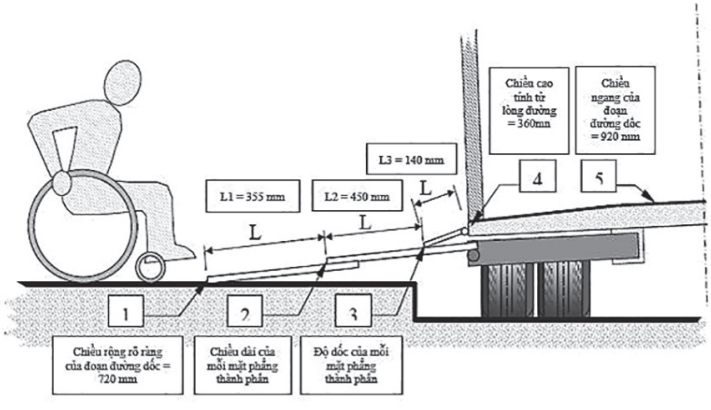
- Sức nâng của bàn nâng xe lăn hoặc khả năng chịu tải của cầu lên xuống xe phải ghi tại vị trí sao cho nhân viên vận hành bàn nâng xe lăn hoặc cầu lên xuống xe có thể nhìn thấy dễ dàng.

- Trong mọi trường hợp, xe chỉ có thể chạy được khi bàn nâng xe lăn hoặc cầu lên xuống xe đã ở đúng vị trí quy định khi xe chạy.

- Bề mặt bàn nâng xe lăn và cầu lên xuống xe phải có khả năng chống trượt như mô phỏng hình dưới đây.

[16,17] *Tiêu chuẩn xây dựng Việt Nam (TCXDVN 265:2002): Tuyến đường và vỉa hè - các quy tắc cơ bản về thiết kế và xây dựng cho NKT tiếp cận.*

- Trong mọi trường hợp, xe chỉ có thể chạy được khi bàn nâng xe lăn hoặc cầu lên xuống xe đã ở đúng vị trí quy định khi xe chạy.
- Bề mặt bàn nâng xe lăn và cầu lên xuống xe phải có khả năng chống trượt.



Hình 17: Mô phỏng bàn nâng xe lăn và cầu lên xuống xe[18]

3.1.2.2. Cửa hành khách

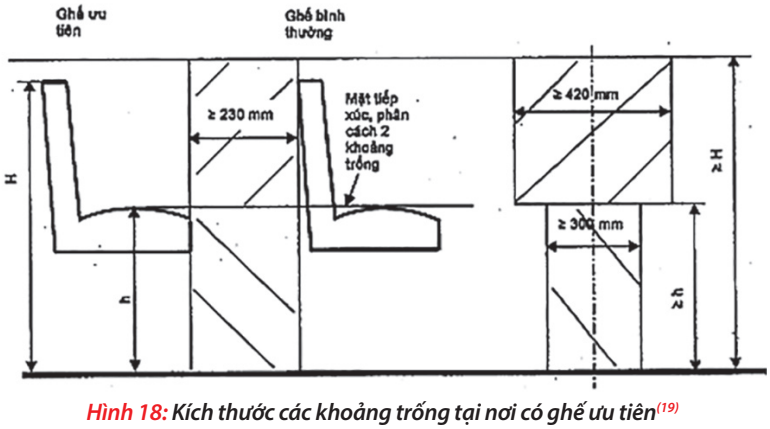
Cửa hành khách vào và cửa ra dành cho người dùng xe lăn tiếp cận phải có chiều rộng không nhỏ hơn 800 mm và không có bất kỳ sự cản trở nào ảnh hưởng đến quá trình ra, vào của xe lăn.

3.1.2.3. Ghế ưu tiên

Trên xe phải có ít nhất 4 ghế ưu tiên dành cho NKT sử dụng. Ghế ưu tiên phải phù hợp với những yêu cầu sau:

- Không được là ghế lật, gấp hoặc có thể dịch chuyển;
- Chỉ quay mặt về phía trước hoặc phía sau xe;
- Có vị trí gần cửa vào ưu tiên và cửa ra ưu tiên nhất có thể;
- Phải có ký hiệu ở trên hoặc gần ghế ưu tiên để chỉ rõ NKT được ưu tiên sử dụng ghế này.

Kích thước các khoảng trống nơi có ghế ưu tiên được mô phỏng như hình dưới.



Hình 18: Kích thước các khoảng trống tại nơi có ghế ưu tiên[19]

[18] *http://www.transedconferences.com/Transed2007/pages/1035.htm.*
[19] *Theo QCVN 82:2019/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ô tô khách thành phố để NKT tiếp cận sử dụng.*

3.1.2.4. Thiết bị thông tin

Thiết bị thông tin cần đảm bảo:

- Phát ra tín hiệu cho người lái dừng xe khi cần;
- Phát ra tín hiệu âm thanh có thể nghe thấy được trong khu vực khoang hành khách;
- Phát ra ít nhất 1 tín hiệu ánh sáng báo dừng xe ở từng tầng của xe hai tầng, hoặc trong từng toa của xe nối toa và trong tầm nhìn của phần lớn hành khách ngồi ở từng tầng hoặc toa xe;
- Hiện thị dòng chữ "DỪNG XE" (hoặc "STOPPING") hoặc một cụm từ có ý nghĩa tương tự dưới dạng ánh sáng khi được một thiết bị thông tin kích hoạt và dòng chữ này chỉ tắt khi ít nhất có một cửa ra được mở (tham khảo *Hình 23*).

3.1.3. Nhóm tiêu chí về dịch vụ hỗ trợ NKT

Để đánh giá dịch vụ hỗ trợ NKT, cần tổng hợp các dữ liệu theo 6 tiêu chí thành phần tại mỗi địa phương như sau:

- Các chính sách đã ban hành có liên quan về miễn giảm giá vé trong vận tải hành khách bằng ô tô (xe buýt, xe khách, taxi, xe hợp đồng, xe du lịch);
- Quy định tỷ lệ số phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận;
- Các chương trình/lớp đào tạo, tập huấn đã được tổ chức cho lái, phụ xe, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC;
- Dịch vụ về đào tạo sát hạch giấy phép lái xe cho NKT;
- Các văn bản khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư các công trình, phương tiện có thiết bị hỗ trợ đảm bảo NKT tiếp cận;
- Các chương trình tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông.

3.2. Hướng dẫn đánh giá mức độ giao thông tiếp cận

3.2.1. Thang điểm đánh giá

Mức độ giao thông tiếp cận cho lĩnh vực đường bộ được đánh giá theo 5 mức độ với thang điểm cụ thể như sau:

- Mức A đạt trên 90 đến 100 điểm: Tiếp cận Rất tốt
- Mức B đạt trên 80 đến 90 điểm: Tiếp cận Tốt
- Mức C đạt trên 60 đến 80 điểm: Tiếp cận Khá
- Mức D đạt trên 50 đến 60 điểm: Tiếp cận Trung bình
- Mức E đạt từ dưới 50 điểm: Tiếp cận Rất kém, kém

3.2.2. Hướng dẫn chấm điểm

Điểm số từng tiêu chí, tiêu chí thành phần được xác định như bảng dưới đây:

TT	Nhóm tiêu chí và tiêu chí thành phần	Điểm tối đa
I	**Kết cấu hạ tầng giao thông**	**35**
1	**Bến xe khách tiếp cận(*)**	**8**
1.1	Đường vào, lối vào bến xe khách	1
1.2	Chỗ đỗ xe ưu tiên cho NKT	1
1.3	Cửa vào các công trình tại bến xe khách	1
1.4	Hệ thống thông tin tín hiệu (âm thanh, màn hình, bảng chỉ dẫn)	1
1.5	Quầy vé, quầy lễ tân và sảnh đón	1

TT	Nhóm tiêu chí và tiêu chí thành phần	Điểm tối đa
1.6	Khu vệ sinh tiếp cận	1
1.7	Chỗ ngồi ưu tiên cho NKT	0,5
1.8	Thang máy tại bến xe (nếu có)	0,5
1.9	Hệ thống báo động	0,5
1.10	Khu vực chờ cứu hộ và lối thoát nạn	0,5
2	Điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt tiếp cận	**7**
2.1	Lối vào điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt	2
2.2	Quầy bán vé xe buýt	2
2.3	Chỗ ngồi chờ lên xuống phương tiện xe buýt	1
2.4	Khu vệ sinh tại điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt	1
2.5	Hệ thống thông tin tín hiệu (âm thanh, màn hình, bảng chỉ dẫn)	1
3	Điểm dừng, nhà chờ xe buýt tiếp cận	**7**
3.1	Tỷ lệ số lượng các điểm dừng, đỗ đáp ứng tiếp cận trên tổng số điểm dừng, đỗ tại địa phương ≥50%	7
3.2	Tỷ lệ số lượng các điểm dừng, đỗ đáp ứng tiếp cận trên tổng số điểm dừng, đỗ tại địa phương 25% - 50%	4
3.3	Tỷ lệ số lượng các điểm dừng, đỗ đáp ứng tiếp cận trên tổng số điểm dừng, đỗ tại địa phương ≤25%	0
4	Đường và hè phố tiếp cận	**7**
4.1	Tỷ lệ số lượng đường và hè phố đáp ứng tiếp cận trên tổng số tuyến phố tại địa phương ≥50%	7
4.2	Tỷ lệ số lượng đường và hè phố đáp ứng tiếp cận trên tổng số tuyến phố tại địa phương 25% - 50%	4
4.3	Tỷ lệ số lượng đường và hè phố đáp ứng tiếp cận trên tổng số tuyến phố tại địa phương ≤25%	0
5	**Trạm dừng nghỉ tiếp cận**	**6**
5.1	Bãi đỗ xe tiếp cận	2
5.2	Khu vệ sinh tiếp cận	2
5.3	Lối vào khu dịch vụ tiếp cận	2
II	**Phương tiện giao thông tiếp cận**	**35**
1	**Tỷ lệ xe buýt đáp ứng tiếp cận/ tổng đoàn xe buýt**	**9**
1.1	Đáp ứng trên 10%	9

TT	Nhóm tiêu chí và tiêu chí thành phần	Điểm tối đa
1.2	Đáp ứng 5% - 10%	5
1.3	Đáp ứng 2% - 5%	3
1.4	Đáp ứng dưới 2%	0
2	**Tỷ lệ xe khách đáp ứng tiếp cận/ tổng đoàn xe xe khách**	**7**
2.1	Đáp ứng trên 10%	7
2.2	Đáp ứng 5% - 10%	4
2.3	Đáp ứng 2% - 5%	2
2.4	Đáp ứng dưới 2%	0
3	**Tỷ lệ xe taxi đáp ứng tiếp cận/ tổng đoàn xe taxi**	**7**
3.1	Đáp ứng trên 10%	7
3.2	Đáp ứng 5% - 10%	4
3.3	Đáp ứng 2% - 5%	2
3.4	Đáp ứng dưới 2%	0
4	**Tỷ lệ xe hợp đồng đáp ứng tiếp cận/tổng đoàn xe hợp đồng**	**6**
4.1	Đáp ứng trên 10%	6
4.2	Đáp ứng 5% - 10%	3
4.3	Đáp ứng 2% - 5%	2
4.4	Đáp ứng dưới 2%	0
5	**Tỷ lệ phương tiện xe du lịch đáp ứng tiếp cận/tổng xe du lịch**	**6**
5.1	Đáp ứng trên 10%	6
5.2	Đáp ứng 5% - 10%	3
5.3	Đáp ứng 2% - 5%	2
5.4	Đáp ứng dưới 2%	0
III	**Dịch vụ hỗ trợ NKT**	**30**
1	**Dịch vụ miễn giảm giá vé trong vận tải hành khách bằng ô tô (xe buýt, xe khách, xe taxi, xe hợp đồng, xe du lịch)**	**5**
1.1	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe buýt	1
1.2	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe khách	1
1.3	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe taxi	1

TT	Nhóm tiêu chí và tiêu chí thành phần	Điểm tối đa
1.4	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe hợp đồng	1
1.5	Đã ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé xe du lịch	1
1.6	Chưa ban hành dịch vụ miễn giảm giá vé cho loại hình vận tải hành khách	0
2	**Quy định tỷ lệ số phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận**	**5**
2.1	Đã ban hành quy định tỷ lệ số xe buýt đảm bảo tiếp cận	5
2.2	Chưa ban hành quy định tỷ lệ số xe buýt đảm bảo tiếp cận	0
3	**Dịch vụ đào tạo, tập huấn người điều khiển, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC**	**5**
3.1	Đã ban hành dịch vụ đào tạo và có tổ chức tập huấn người điều khiển, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC	5
3.2	Đã ban hành dịch vụ đào tạo nhưng chưa tổ chức tập huấn người điều khiển, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC	2
3.3	Chưa ban hành dịch vụ đào tạo và chưa tổ chức tập huấn người điều khiển, nhân viên phục vụ trên phương tiện VTHKCC	0
4	**Dịch vụ về đào tạo sát hạch giấy phép lái xe cho NKT**	**5**
4.1	Có trung tâm đào tạo, sát hạch giấy phép lái xe, trong đó có chương trình đào tạo, sát hạch cho NKT và đã cấp giấy phép lái xe cho NKT	5
4.2	Có trung tâm đào tạo, sát hạch giấy phép lái xe, trong đó có chương trình đào tạo, sát hạch cho NKT nhưng chưa cấp giấy phép lái xe cho NKT	2
4.3	Có trung tâm đào tạo, sát hạch giấy phép lái xe nhưng không có chương trình đào tạo, sát hạch cho NKT	0
5	**Khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư các công trình, phương tiện có thiết bị hỗ trợ đảm bảo NKT tiếp cận**	**5**
5.1	Đã ban hành văn bản khuyến khích và đã được doanh nghiệp áp dụng vào thực tế	5
5.2	Đã ban hành văn bản khuyến khích và chưa có doanh nghiệp áp dụng vào thực tế	2
5.3	Chưa ban hành văn bản khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư các công trình, phương tiện có thiết bị hỗ trợ đảm bảo NKT tiếp cận	0
6	**Chương trình tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông**	**5**
6.1	Hàng năm đều đặn tổ chức chương trình tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông	5
6.2	Có, nhưng không thường xuyên tổ chức chương trình tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông	2
6.3	Chưa tổ chức chương trình tuyên truyền, tập huấn trợ giúp NKT khi tham gia giao thông	0

Ghi chú: (*) Áp dụng đánh giá với bến xe khách từ loại 3 trở lên

3.2.3. Phương pháp tính điểm chi tiết

Đối với các tiêu chí được tính theo thang đo: Áp dụng cho nhóm tiêu chí kết cấu hạ tầng giao thông tiếp cận, nhóm dịch vụ hỗ trợ NKT.

Đối với các tiêu chí được tính theo thang tỷ lệ: Các tiêu chí phương tiện giao thông tiếp cận.

Điểm mỗi tiêu chí sẽ được tính bằng tổng điểm các tiêu chí thành phần. Điểm của từng nhóm tiêu chí được tính bằng tổng điểm các tiêu chí trong nhóm.

3.2.3.1. Nhóm tiêu chí kết cấu hạ tầng giao thông

Cách tính điểm được thực hiện theo các bước sau:

- Bước 1. Đối sánh các tiêu chuẩn/yêu cầu tiếp cận của các hạng mục kết cấu hạ tầng (hay các tiêu chí thành phần) theo QCVN10:2014/BXD.
- Bước 2. Điểm từng tiêu chí thành phần theo thang điểm như Mục 3.2.1.
- Bước 3. Điểm từng tiêu chí được tính bằng tổng điểm các tiêu chí thành phần tương ứng.
- Bước 4. Điểm nhóm tiêu chí kết cấu hạ tầng giao thông được tính bằng tổng điểm của 5 tiêu chí.

Lưu ý, đối với địa phương có nhiều hơn 1 hạng mục hạ tầng giao thông tiếp cận (ví dụ có từ 2 bến xe tiếp cận trở lên) được tính bằng công thức như sau:

$$X = \frac{\sum_1^n x_i}{n}$$

Trong đó: x_i là điểm số của bến xe khách tiếp cận thứ (i);
n là tổng số bến xe khách tiếp cận của địa phương;
X là số điểm của tiêu chí thành phần "bến xe khách tiếp cận" của địa phương.

3.2.3.2. Nhóm tiêu chí phương tiện VTHKCC

Cách tính điểm được thực hiện theo các bước sau:

- Bước 1. Đối sánh các tiêu chuẩn/yêu cầu tiếp cận của phương tiện đảm bảo tiếp cận theo quy định của QCVN 82:2019-BGTVT.
- Bước 2. Điểm từng tiêu chí được tính theo thang đo tỷ lệ và đối sánh theo thang điểm tương ứng được nêu ở Mục 3.2.1.
- Bước 3. Điểm của nhóm tiêu chí phương tiện giao thông tiếp cận được tính bằng tổng điểm 5 tiêu chí.

Trong đó, điểm của từng tiêu chí được xác định như sau:

- Tỷ lệ xe buýt đáp ứng tiếp cận = số xe buýt tiếp cận/tổng số xe buýt;
- Tỷ lệ xe khách đáp ứng tiếp cận = số xe buýt tiếp cận/tổng số xe khách;
- Tỷ lệ taxi đáp ứng tiếp cận = số xe buýt tiếp cận/tổng số taxi;
- Tỷ lệ xe hợp đồng đáp ứng tiếp cận = số xe buýt tiếp cận/tổng số hợp đồng;
- Tỷ lệ xe du lịch đáp ứng tiếp cận = số xe buýt tiếp cận/tổng số xe du lịch.

3.2.3.3. Nhóm tiêu chí dịch vụ hỗ trợ NKT

Cách tính điểm được thực hiện theo các bước sau:

- Bước 1. Tổng hợp, thống kê các dịch vụ hỗ trợ NKT tham gia giao thông tại địa phương như Mục 3.1.3.
- Bước 2. Điểm từng tiêu chí thành phần theo thang điểm về dịch vụ hỗ trợ NKT được nêu ở Mục 3.2.1.
- Bước 3. Điểm từng tiêu chí được tính bằng tổng điểm các tiêu chí thành phần tương ứng.
- Bước 4. Điểm nhóm tiêu chí dịch vụ hỗ trợ NKT được tính bằng tổng điểm của 6 tiêu chí.

CHƯƠNG IV. THÍ ĐIỂM ÁP DỤNG BỘ TIÊU CHÍ GIAO THÔNG TIẾP CẬN PHỔ QUÁT LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ

Đến nay, một số tỉnh/thành phố đã được triển khai mô hình giao thông tiếp cận trên cơ sở tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát. Kết quả, mô hình giao thông tiếp cận một mặt cải thiện kết cấu hạ tầng giao thông tiếp cận (nhà chờ buýt tiếp cận) và phương tiện tiếp cận (xe buýt tiếp cận). Mặt khác, các mô hình này đã được lan tỏa, góp phần thúc đẩy phát triển giao thông tiếp cận phổ quát tại các địa phương cũng như phát triển các dịch vụ hỗ trợ NKT.

Cụ thể, các mô hình giao thông tiếp cận (nhà chờ xe buýt tiếp cận, xe buýt tiếp cận) đã được triển khai ở 3 tỉnh Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế và Quảng Nam từ năm 2020 đến nay thông qua tài trợ của USAID tại Việt Nam và hỗ trợ kỹ thuật từ ACDC, TDSI, Sở GTVT các tỉnh trong khuôn khổ dự án "Tăng cường cơ hội, nâng cao vị thế cho NKT giai đoạn I và II".

4.1. Nhà chờ buýt tiếp cận

Mô hình nhà chờ buýt tiếp cận được 3 tỉnh Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế và Quảng Nam áp dụng lần đầu tại các địa phương từ năm 2020 đến nay với các hạng mục tiếp cận được cải tạo và trang bị như chỗ ngồi, lối vào, biển báo và biển chỉ dẫn. Trong đó, chỗ ngồi cho NKT được thiết kế biển chỉ dẫn và tay vịn. Các tiêu chí được áp dụng theo hướng dẫn kỹ thuật của Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD và các quy chuẩn kỹ thuật liên quan khác được mô tả ở Mục 3.1.1.2 (f), cụ thể gồm các hạng mục sau:

- Đường dốc tiếp cận;
- Chỗ ngồi tiếp cận;
- Biển báo, biển chỉ dẫn.

Hình 19: Nhà chờ buýt tiếp cận tại tỉnh Quảng Trị và Quảng Nam

Hình 20: Nhà chờ buýt tiếp cận tại tỉnh Thừa Thiên - Huế

4.2. Xe buýt tiếp cận

Từ năm 2020, ACDC kết hợp cùng TSDI và các Sở GTVT tỉnh Quảng Nam, Thừa Thiên - Huế hỗ trợ các doanh nghiệp vận tải xe buýt triển khai các mô hình xe buýt tiếp cận. Điển hình, trong năm 2022 - 2023, Sở GTVT tỉnh Thừa Thiên - Huế phối hợp cùng Công ty Cổ phần Xe khách Phương Trang FUTA Buslines áp dụng các tiêu chuẩn về xe buýt tiếp cận cho 20 xe buýt nhằm khuyến khích sử dụng phương tiện công cộng của người dân. Các hạng mục tiếp cận trên xe buýt được đảm bảo theo quy định của QCVN 82:2019-BGTVT gồm:

- Ram dốc tiếp cận *(Hình 21);*
- Chỗ ngồi ưu tiên trên xe buýt *(Hình 22);*
- Thiết bị màn hình, âm thanh hỗ trợ người khiếm thính tham gia giao thông *(Hình 23).*

Hình 21: Xe buýt được trang bị đường dốc tiếp cận cho NKT vận động

Hình 22: Chỗ ngồi ưu tiên dành cho NKT

***Hình 23:** Hạng mục lắp đặt hỗ trợ người khiếm thị tiếp cận xe buýt*

Kết quả áp dụng các mô hình giao thông tiếp cận phổ quát tại các tỉnh Quảng Trị[20], Thừa Thiên - Huế[21] và Quảng Nam[22] cho thấy mô hình có ý nghĩa thiết thực tại địa phương. Cụ thể, tỉnh Quảng Trị đã ban hành Kế hoạch số 57/KH-UBND ngày 08/3/2021 về triển khai thực hiện chương trình trợ giúp NKT tỉnh Quảng Trị giai đoạn 2021 - 2030 với các nội dung về phát triển giao thông tiếp cận như sau:

- Xây dựng các tuyến mẫu và nhân rộng các xe VTHKCC để NKT tham gia giao thông;
- Tăng cường năng lực hướng dẫn, kiểm tra, giám sát thực hiện các quy định về giao thông tiếp cận để NKT có thể tiếp cận, sử dụng;
- Có chính sách hỗ trợ các đơn vị VTHKCC trên địa bàn tỉnh đầu tư đưa vào khai thác các xe buýt có công cụ hỗ trợ NKT như xe buýt có thang nâng chuyên dùng và có vị trí cố định chỗ ngồi xe lăn cho NKT;
- Thực hiện miễn giảm giá vé từ 30 - 40% cho NKT khi tham gia giao thông trên các phương tiện VTHKCC;
- Tăng cường tuyên truyền, phổ biến cho đội ngũ lái xe, nhân viên phục vụ trên xe trong việc hướng dẫn NKT tiếp cận giao thông.

Các nội dung tương tự cũng được tỉnh Quảng Nam đưa vào kế hoạch trợ giúp NKT tiếp cận, tham gia giao thông hàng năm của Sở GTVT cũng như đảm bảo mục tiêu và chỉ tiêu theo lộ trình được nêu trong Kế hoạch số 7704/KH-UBND về trợ giúp NKT tỉnh Quảng Nam giai đoạn 2021 - 2030 được UBND tỉnh Quảng Nam ban hành ngày 29/12/2020. Cụ thể, Sở GTVT tỉnh Quảng Nam đã chỉ đạo các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách đường bộ và đường thủy nội địa xây dựng phương án miễn, giảm giá vé cho NKT; quán triệt lái xe, nhân viên hướng dẫn NKT sử dụng chỗ ngồi ưu tiên, hỗ trợ phương tiện lên, xuống và sắp xếp hành lý; có lộ trình thực hiện đầu tư phương tiện, thiết bị phục vụ NKT như xe buýt sàn thấp, các công cụ hỗ trợ lên, xuống... Đồng thời, Sở GTVT có kế hoạch lan tỏa triển khai các mô hình nhà chờ buýt tiếp cận, các doanh nghiệp vận tải có kế hoạch thực hiện các chính sách miễn giảm giá vé cho NKT tham gia giao thông.

[20] *https://baoquangtri.vn/xa-hoi/xay-dung-them-nhieu-nha-cho-xe-buyt-phuc-vu-nhu-cau-di-lai-cua-nguoi-dan/152069.htm.*
[21] *https://sldtbxh.thuathienhue.gov.vn/?gd=27&cn=243&tc=14050.*
[22] *https://acdc.vn/vi/bai-viet/502-quang-nam-thi-diem-tuyen-buyt-tiep-can-cho-nguoi-khuyet-tat.html.*

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Đề tài cấp Nhà nước, *Xây dựng cấu trúc hệ thống giao thông thông minh và các quy chuẩn công nghệ thông tin truyền thông, điều khiển áp dụng trong Hệ thống giao thông thông minh Việt Nam*, mã số KC.01.04/11-15.

2. Nguyễn Hữu Đức, *Nghiên cứu ứng dụng giao thông thông minh trong quản lý khai thác, điều hành giao thông và thu phí trên hệ thống đường ô tô cao tốc Việt Nam*, 2014.

3. Đinh Trọng Hùng, *Sử dụng chỉ tiêu tỷ số thu chi để đánh giá hiệu quả hệ thống giao thông thông minh*, 2018.

4. Nguyễn Thống, Đại học Bách khoa TP. Hồ Chí Minh, *Phương pháp định lượng trong quản lý*, 2016.

5. Francois et al, *The Future of Urban Mobility 2.0*, Arthur D. Little & UITP (Union International des Transports Public), 2014.

6. GTZ, *Hệ thống giao thông thông minh*, 2007.

7. Tara Ramani et al, *Developing Sustainable Transportation Performance Measures for TXDOT's Strategic pla*n, Đại học A&M Texas, 2009.

8. *ISO 14813-1:2015-Intelligent transport systems.*

9. *Luật Người khuyết tật số 51/2010/QH12.*

10. *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 Người khuyết tật.*

11. *Quyết định số 1100/QĐ-TTg ngày 21/6/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch thực hiện Công ước của Liên hợp quốc về Quyền của người khuyết tật.*

12. *Quyết định số 1190/QĐ-TTg ngày 05/8/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình trợ giúp người khuyết tật giai đoạn 2021 - 2030.*

13. *Quyết định số 619/QĐ-TTg ngày 08/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ ban hành quy định về xây dựng xã, phường, thị trấn đạt chuẩn tiếp cận pháp luật.*

14. *Quyết định số 1980/QĐ-TTg ngày 17/10/2016 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Bộ tiêu chí Quốc gia về xã nông thôn mới giai đoạn 2016 - 2020.*

15. *Quyết định số 280/QĐ-TTg ngày 08/3/2012 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Đề án phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt giai đoạn 2012 - 2020.*

16. *Quyết định số 6858/QĐ-BYT ngày 18/11/2016 của Bộ Y tế về ban hành Bộ tiêu chí chất lượng bệnh viện Việt Nam.*

17. *Quyết định số 365/QĐ-BGTVT ngày 11/3/2021 của Bộ GTVT ban hành kế hoạch hành động thực hiện Quyết định số 1190/QĐ-TTg ngày 05/8/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình trợ giúp người khuyết tật giai đoạn 2021 - 2030.*

18. *Thông tư số 39/2012/TT-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, công cụ hỗ trợ và chính sách ưu tiên người khuyết tật tham gia giao thông công cộng.*

19. *Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15/4/2017 của Bộ GTVT về đào tạo sát hạch cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.*

20. *Quy chuẩn QCVN 10:2014/BXD của Bộ Xây dựng về xây dựng công trình đảm bảo người khuyết tật tiếp cận sử dụng.*

21. *Tiêu chuẩn xây dựng Việt Nam TCXDVN 265:2002 về tuyến đường và vỉa hè - các quy tắc cơ bản về thiết kế và xây dựng cho người khuyết tật tiếp cận.*

22. *Tiêu chuẩn xây dựng TCXDVN 266:2002 về nhà ở - hướng dẫn xây dựng đảm bảo người tàn tật tiếp cận sử dụng.*

23. *Quy chuẩn QCVN 06:2010/BXD của Bộ Xây dựng về an toàn cháy cho nhà và công trình.*

24. *Quy chuẩn QCVN 82:2019/BGTVT của Bộ GTVT về ô tô khách thành phố để người khuyết tật tiếp cận sử dụng.*

25. *Quy chuẩn QCVN 43:2012/BGTVT của Bộ GTVT về trạm dừng nghỉ đường bộ.*

26. *https://www.bca.gov.sg/newsroom/others/pr30082013_AC.pdf.*

27. *https://www.independent.co.uk/news/business/news/uber-launches-wheelchair-accessible-cars-in-london-a7024356.html.*

28. *https://www.contraste.fr/location-bateau-accessible-handicape-paris-ile-de-france/.*

29. *https://www.allwheelsup.org/.*

30. *https://www.parisnanterre.fr/les-services/service-handicap-et-accessibilite-139014.kjsp.*

31. *http://www.japan-accessible.com/photo/airport.htm.*

32. *https://www.tmb.cat/en/barcelona/accessibility-mobility-reduced.*

33. *https://www.sfmta.com/getting-around/accessibility/muni-accessibility/muni-access-guide/access-muni-buses.*

34. *https://acdc.vn/vi/bai-viet/656-thua-thien-hue-dua-vao-hoat-dong-cac-tuyen-xe-buyt-tiep-can-cho-nguoi-khuyet-tat.html.*

35. *https://acdc.vn/vi/bai-viet/502-quang-nam-thi-diem-tuyen-buyt-tiep-can-cho-nguoi-khuyet-tat.html.*

36. *https://baoquangnam.vn/xa-hoi/nang-cao-vi-the-cho-nguoi-khuyet-tat-hanh-trinh-khong-don-doc-126078.html.*

37. *https://baoquangtri.vn/xa-hoi/xay-dung-them-nhieu-nha-cho-xe-buyt-phuc-vu-nhu-cau-di-lai-cua-nguoi-dan/152069.htm.*

38. *https://sldtbxh.thuathienhue.gov.vn/?gd=27&cn=243&tc=14050.*

39. *https://vienkientrucquocgia.gov.vn/wp-content/uploads/2022/08/TKDH7-TI-Dothi.pdf.*

PHỤ LỤC

PHIẾU KHẢO SÁT ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ TIẾP CẬN HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Ghi chú:

A. Thông tin về bến xe khách

- Tên bến xe:.....
- Loại bến xe: .....Vị trí bến xe:.....

1. Bãi đỗ xe:

- Có vị trí đỗ xe ưu tiên cho NKT:
  - ☐ Có, số lượng: ☐ Không có vị trí đỗ ưu tiên
- Có biển báo vị trí đỗ xe ưu tiên: ☐ Có ☐ Không
- Kích thước vị trí đỗ xe ô tô ưu tiên (m):
- Bố trí vị trí gần lối ra vào: ☐ Có ☐ Không
- Cao độ vị trí đỗ (m):

2. Đường vào, lối vào:

- Số đường vào bến xe tiếp cận:
  - ☐ Có tiếp cận, số lượng: ☐ Không tiếp cận
- Lối vào khu vực sảnh nhà chờ tiếp cận:
  - ☐ Có tiếp cận ☐ Không tiếp cận
    - ● Độ dốc: Chiều dài x Chiều cao (m x m)
    - ● Chiều dài x Chiều rộng (m x m)
    - ● Khoảng thông thủy bắt đầu đường dốc: (m)
    - ● Khoảng thông thủy kết thúc đường dốc: (m)

- Bề mặt đường dốc: ☐ Trơn trượt ☐ Chống trượt
- Bố trí lan can và tay vịn:
  - ☐ Có ☐ Không
  - Biển báo: ☐ Có ☐ Không
  - Âm thanh: ☐ Có ☐ Không
  - Tấm lát có dấu hiệu chỉ hướng: ☐ Có ☐ Không

3. Cửa:

- ☐ Có ngưỡng cửa ☐ Không có ngưỡng cửa
- ☐ Có sử dụng cửa quay ☐ Không sử dụng cửa quay
- Chiều rộng cửa (m): ☐
- Không gian thông thủy: Chiều dài x Chiều rộng (m x m) ☐

4. Thang máy (chỉ khảo sát nếu có):

- Kích thước cửa (m): ☐
- Kích thước thông thủy bên trong (m): ☐
- Kích thước đợi trước cửa thang máy (m): ☐

- Tay vịn:
  Có ☐ Không ☐
- Bảng điều khiển
  - Độ cao (m): ☐
  - Hệ thống chữ nổi hoặc màu sắc tương phản:

  Có ☐ Không ☐
- Biển báo số tầng bật sáng:
  Có ☐ Không ☐
- Có thông báo bằng loa:
  Có ☐ Không ☐
- Chữ nổi tại cạnh cửa ra thang máy:
  Có ☐ Không ☐

5. Quầy lễ tân và sảnh đón:

- ☐ Có quầy đón tiếp ☐ Không có quầy đón tiếp
- Chiều cao quầy đón tiếp (m): ☐
- Biển báo, biển chỉ dẫn, biểu tượng hoặc âm thanh:
  Có ☐ Không ☐

6. Chỗ ngồi:

- Có biểu tượng chỗ ngồi ưu tiên:
  Có ☐ Không ☐
- Có chỗ ngồi vị trí thuận lợi:
  Có ☐ Không ☐
- Chỗ ngồi ưu tiên cho NKT:
  Có, số lượng: ☐ ☐ Không có chỗ ngồi ưu tiên ☐

7. Khu vệ sinh:

- ☐ Có nhà vệ sinh riêng đảm bảo phục vụ NKT
  ☐ NKT dùng chung nhà vệ sinh

Nếu không có NVS riêng cho NKT đánh giá NVS chung:

- Kích thước cửa vào: (m) ☐
- Khoảng thông thủy: Chiều dài x Chiều rộng (m x m) ☐
- Chiều cao lắp đặt thiết bị vệ sinh (bồn cầu, bệ rửa, tiểu treo, tay vịn) (m) ☐
- Bề mặt:

Trơn trượt ☐ Chống trơn trượt ☐

- Biển báo, biển chỉ dẫn:

Có ☐ Không ☐

- Hệ thống âm thanh:

Có ☐ Không ☐

8. Hệ thống báo động:

- Loa thông báo:

Có ☐ Không ☐

- Hình ảnh:

Có ☐ Không ☐

- Đèn hiệu nhấp nháy:

Có ☐ Không ☐

9. Khu vực chờ cứu hộ và lối thoát nạn:

- Có khu vực chờ cứu hộ:

Có ☐ Không ☐

- Biển báo, biển chỉ dẫn:

Có ☐ Không ☐

- Âm thanh chỉ dẫn:

Có ☐ Không ☐

10. Hệ thống thông tin tín hiệu chung:

- Bảng điện tử:

Có ☐ Không ☐

- Chữ nổi:

Có ☐ Không ☐

- Loa thông báo:

Có ☐ Không ☐

11. Một số thông tin khác:

.....

.....

.....

.....

.....

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ TIẾP CẬN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Ghi chú:

B. Điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt

- Tên điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt:.....
- Vị trí điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt: .....
- Các tuyến xe buýt kết nối: .....

1. Lối vào:

- Bố trí vệt dốc (giao cắt khác cao độ):

Có ☐ Không ☐

- Đặt các tấm lát nổi:

Có ☐ Không ☐

2. Quầy bán vé:

- ☐ Có quầy bán vé ☐ Không có quầy bán vé
- Biển báo, biển chỉ dẫn:

Có biểu tượng ☐ Không có biểu tượng ☐
Có âm thanh ☐ Không có âm thanh ☐

3. Chỗ ngồi:

- Có biểu tượng chỗ ngồi ưu tiên, chỗ ngồi vị trí thuận lợi:

Có ☐ Không ☐

- Số lượng chỗ ưu tiên:

Có, số lượng: ☐ ☐
Không có chỗ ngồi ưu tiên ☐

4. Khu vệ sinh:

- ☐ Có nhà vệ sinh riêng đảm bảo phục vụ NKT

☐ NKT dùng chung nhà vệ sinh

Nếu không có NVS riêng cho NKT đánh giá NVS chung:

- Kích thước cửa vào: (m) ☐
- Khoảng thông thủy: Chiều dài x Chiều rộng (m x m) ☐
- Chiều cao lắp đặt thiết bị vệ sinh (bồn cầu, bệ rửa, tiểu treo, tay vịn) (m) ☐
- Bề mặt:

Trơn trượt ☐ Chống trơn trượt ☐

- Biển báo, biển chỉ dẫn:

Có ☐ Không ☐

- Hệ thống âm thanh:

Có ☐ Không ☐

5. Hệ thống thông tin tín hiệu chung:

- Bảng điện tử:
  Có ☐ Không ☐
- Chữ nổi:
  Có ☐ Không ☐
- Loa thông báo:
  Có ☐ Không ☐

6. Một số thông tin khác:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ TIẾP CẬN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Ghi chú:

C. Điểm dừng đỗ xe buýt

- Tên điểm dừng đỗ xe buýt:.....
- Vị trí điểm dừng đỗ xe buýt: .....
- Các tuyến xe buýt kết nối: .....

1. Lối vào:

- Bố trí vệt dốc (giao cắt khác cao độ):
  Có ☐ Không ☐
- Đặt các tấm lát nổi:
  Có ☐ Không ☐

2. Chỗ ngồi:

- Có biểu tượng chỗ ngồi ưu tiên, chỗ ngồi vị trí thuận lợi:
  Có ☐ Không ☐
- Số lượng chỗ ưu tiên:
  Có, số lượng: ☐ ☐
  Không có chỗ ngồi ưu tiên ☐

3. Biển báo, biển chỉ dẫn:

- ☐ Có màu sắc ☐ Không có màu sắc
- ☐ Có âm thanh ☐ Không có âm thanh
- ☐ Có hình minh họa ☐ Không có hình minh họa

4. Một số thông tin khác:

.....

.....

.....

.....

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ TIẾP CẬN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Ghi chú:

D. Đường đô thị và hè phố

- Tên tuyến đường khảo sát:.....
- Vị trí tiến hành khảo sát: Từ.....Đến.....
- Chiều dài tuyến đường đô thị được khảo sát: (m) .....
- Chiều dài vỉa hè khảo sát: (m) .....

1. Bố trí vệt dốc tại nơi khác cao độ:

- Tại nơi giao cắt khác cao độ như các lối sang đường, lối lên xuống hè phố phải làm đường dốc, vệt dốc, khoảng cách giữa các vệt dốc <500 m:

Có ☐ ☐

Không ☐

2. Hè phố:

- Có bố trí gờ dẫn hướng:

Có, số lượng: ☐ ☐

Không ☐

- Có bố trí đèn tín hiệu qua đường tại các trục đô thị chính:

Có, số lượng: ☐ ☐ Tỷ lệ: ☐

Không ☐

3. Cầu vượt và đường hầm:

- Chiều cao bậc (cm): ☐
- Bố trí chiếu nghỉ:

Có, chiều rộng chiếu nghỉ (m): ☐ ☐

Không ☐

- Tay vịn:

Có ☐ Không ☐

4. Một số thông tin khác:

.....

.....

.....

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ TIẾP CẬN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Ghi chú:

E. Trạm dừng nghỉ

- Tên trạm dừng nghỉ: .....
- Vị trí trạm dừng nghỉ: .....

1. Bãi đỗ xe:

- Có vị trí đỗ xe ưu tiên cho NKT:

  Có, số lượng: ☐ ____ Không có vị trí đỗ ưu tiên ☐

- Kích thước vị trí đỗ xe ô tô ưu tiên (m): ____

- Bố trí vị trí gần lối ra vào: ☐ Có ☐ Không

- Cao độ vị trí đỗ (m): ____

2. Khu vệ sinh:

☐ Có nhà vệ sinh riêng đảm bảo phục vụ NKT

☐ NKT dùng chung nhà vệ sinh

Nếu không có NVS riêng cho NKT đánh giá NVS chung:

- Kích thước cửa vào: (m) ____
- Khoảng thông thủy: Chiều dài x Chiều rộng (m x m) ____
- Chiều cao lắp đặt thiết bị vệ sinh (bồn cầu, bệ rửa, tiểu treo, tay vịn) (m) ____
- Bề mặt:

  Trơn trượt ☐ Chống trơn trượt ☐

- Biển báo, biển chỉ dẫn:

  Có ☐ Không ☐

- Hệ thống âm thanh:

  Có ☐ Không ☐

3. Lối vào trạm dừng nghỉ:

- Lối vào tiếp cận:

☐ Có, số lượng: ☐ Không có lối vào tiếp cận cho NKT

- Kích thước lối vào:

- Độ dốc: Chiều dài x Chiều cao (m x m)
- Chiều dài x Chiều rộng (m x m)
- Khoảng thông thủy bắt đầu đường dốc: (m)
- Khoảng thông thủy kết thúc đường dốc: (m)

- Bề mặt đường dốc: ☐ Trơn trượt ☐ Chống trượt

- Bố trí lan can và tay vịn:

☐ Có ☐ Không

- Lối vào tiếp cận:

☐ Có tiếp cận ☐ Không tiếp cận

- Kích thước lối vào (Chỉ đo kích thước đối với lối vào được đánh giá là tiếp cận):

- Chiều cao:
- Bề rộng:
- Kiểu, loại tay vịn:

- Biển báo: ☐ Có ☐ Không

- Âm thanh: ☐ Có ☐ Không

- Tấm lát có dấu hiệu chỉ hướng: ☐ Có ☐ Không

4. Một số thông tin khác:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ TIẾP CẬN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Giám sát viên:
	Ghi chú:

A. Số lượng phương tiện đảm bảo tiếp cận (khảo sát các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn tỉnh)

1. Tỷ lệ phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận:

- Tên doanh nghiệp 1:.....

Số lượng phương tiện xe buýt hiện đang hoạt động: ☐

Số lượng phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận hoàn toàn: ☐

Số lượng phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận một phần:

- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐

- Tên doanh nghiệp 2:.....

Số lượng phương tiện xe buýt hiện đang hoạt động: ☐

Số lượng phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận hoàn toàn: ☐

Số lượng phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận một phần:

- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐

- Tên doanh nghiệp 3:.....

Số lượng phương tiện xe buýt hiện đang hoạt động: ☐

Số lượng phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận hoàn toàn: ☐

Số lượng phương tiện xe buýt đảm bảo tiếp cận một phần:

- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐

2. Tỷ lệ phương tiện xe khách đảm bảo tiếp cận:

- Tên doanh nghiệp 1:.....

Số lượng phương tiện xe khách hiện đang hoạt động: ☐

Số lượng phương tiện xe khách đảm bảo tiếp cận hoàn toàn: ☐

Số lượng phương tiện xe khách đảm bảo tiếp cận một phần:

- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐

- Tên doanh nghiệp 2:.....

Số lượng phương tiện xe khách hiện đang hoạt động: ☐

Số lượng phương tiện xe khách đảm bảo tiếp cận hoàn toàn: ☐

Số lượng phương tiện xe khách đảm bảo tiếp cận một phần:

- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐

3. Tỷ lệ phương tiện xe taxi, xe hợp đồng đảm bảo tiếp cận:

- Tên doanh nghiệp 1:.....

Số lượng phương tiện xe taxi, xe hợp đồng hiện đang hoạt động: ☐

Số lượng phương tiện xe taxi, xe hợp đồng đảm bảo tiếp cận hoàn toàn: ☐

Số lượng phương tiện xe taxi, xe hợp đồng đảm bảo tiếp cận một phần:

- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐

- Tên doanh nghiệp 2:.....

Số lượng phương tiện xe taxi, xe hợp đồng hiện đang hoạt động: ☐

Số lượng phương tiện xe taxi, xe hợp đồng đảm bảo tiếp cận hoàn toàn: ☐

Số lượng phương tiện xe taxi, xe hợp đồng đảm bảo tiếp cận một phần:

- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐
- Số phương tiện tiếp cận NKT vận động: ☐

4. Một số thông tin khác:

.....

.....

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ TIẾP CẬN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Ghi chú:

B. Phương tiện VTHKCC bằng xe buýt

- Loại phương tiện: ……
- Số lượng phương tiện hoạt động trên đại bàn: ……

1. Cửa:

- Có cửa ưu tiên cho NKT:

☐ Có, kích thước (m) ☐ Không

2. Chỗ để xe lăn trên phương tiện:

Có ☐ Không ☐

- Hệ thống neo giữ:

Có ☐ Không ☐

- Đai an toàn (lắp đặt, kết cấu):

Có ☐ Không ☐

- Điểm neo (chắc chắn, kết cấu phù hợp):

Có ☐ Không ☐

- Có thể đặt ghế nhưng phải dễ dàng di chuyển:

Có ☐ Không ☐

- Bảng thông báo chỗ ngồi ưu tiên cho NKT:

Có ☐ Không ☐

3. Thiết bị thông tin:

- Màu sắc tương phản:

Có ☐ Không ☐

- Tín hiệu âm thanh:

Có ☐ Không ☐

- Tín hiệu hình ảnh:

Có ☐ Không ☐

- Tín hiệu ánh sáng (chữ, nội dung hiển thị):

Có ☐ Không ☐

4. Sàn và lối đi dọc xe:

- Chống trượt:

Có ☐ Không ☐

- Có khu vực sàn ưu tiên (không có bậc, vật cản, chứa được ghế ưu tiên, độ nghiêng sàn)

Có ☐ Không ☐

- Lối đi trong khu vực ưu tiên có tiếp cận NKT:

☐ Có, kích thước (m) ☐ Không

5. Chỗ ngồi:

- Số chỗ tối thiểu (4 ghế ưu tiên):

  Có ☐ Không ☐

- Không phải ghế lật và có thể di chuyển dễ dàng:

  Có ☐ Không ☐

- Vị trí thuận lợi:

  Có ☐ Không ☐

- Giá tỳ tay:

  Có ☐ Không ☐

- Khoảng cách giữa 2 ghế khi quay mặt cùng 1 hướng và khác hướng (cm): ☐

- Kích thước khoảng trống phía trên bề mặt đệm ghế (cm): ☐

- Ký hiệu nhận biết:

  Có ☐ Không ☐

6. Bậc lên xuống:

- Bề mặt bậc: ☐

- Hình dạng mép bậc: ☐

- Tương phản tại mép bậc:

  Có ☐ Không ☐

- Kích thước bậc:

  - Cao (cm): ☐
  - Sâu (cm): ☐
  - Rộng (cm): ☐

- Kích thước bậc trong xe (cm): ☐

- Chiều cao tối đa của bậc (cm): ☐

- Kích thước bậc của cửa ưu tiên (cm): ☐

- Bậc lên xuống hoạt động bằng điện:

  Có ☐ Không ☐

7. Tay vịn và tay nắm:

- Có tay vịn, tay nắm:

  Có ☐ Không ☐

- Chiều cao tay vịn ở dọc lối đi (cm): ☐

- Chiều cao tay vịn không phải dọc lối đi (cm): ☐

- Chiều cao tay vịn ở khu vực cửa ra vào đến khu vực ghế ưu tiên (cm): ☐

- Kích thước tay vịn ở 2 bên của cửa ra vào:…

8. Một số thông tin khác:

……

……

……

……

……

……

……

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ TIẾP CẬN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Ghi chú:

C. Xe khách tuyến cố định

- Loại phương tiện:……
- Số lượng phương tiện hoạt động trên địa bàn:……

1. Cửa:

- Có cửa ưu tiên cho NKT:

☐ Có, kích thước (m) ☐ ☐ Không

2. Chỗ ngồi:

- Có chỗ ngồi ưu tiên cho NKT:

☐ Có, số lượng: ☐ ☐ Không

- Không phải ghế lật và có thể di chuyển dễ dàng:

Có ☐ Không ☐

- Vị trí thuận lợi:

Có ☐ Không ☐

- Giá tỳ tay:

Có ☐ Không ☐

- Khoảng cách giữa 2 ghế khi quay mặt cùng 1 hướng và khác hướng (cm): ☐
- Kích thước khoảng trống phía trên bề mặt đệm ghế (cm): ☐
- Ký hiệu nhận biết:

Có ☐ Không ☐

3. Bậc lên xuống:

- Bề mặt bậc: ☐ Trơn trượt ☐ Chống trượt
- Tương phản tại mép bậc:

Có ☐ Không ☐

- Kích thước bậc:
  - Cao (cm): ☐
  - Sâu (cm): ☐
  - Rộng (cm): ☐
- Kích thước bậc trong xe (cm): ☐
- Chiều cao tối đa của bậc (cm): ☐
- Kích thước bậc của cửa ưu tiên (cm): ☐
- Bậc lên xuống hoạt động bằng điện: Có ☐ Không ☐

4. Thiết bị thông tin:

- Màu sắc tương phản:

  Có ☐ Không ☐

- Tín hiệu âm thanh:

  Có ☐ Không ☐

- Tín hiệu hình ảnh:

  Có ☐ Không ☐

- Tín hiệu ánh sáng (chữ, nội dung hiển thị):

  Có ☐ Không ☐

5. Một số thông tin khác:

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ TIẾP CẬN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Ghi chú:

D. Taxi, xe hợp đồng

- Loại phương tiện:……
- Số lượng phương tiện hoạt động trên địa bàn:……

1. Cửa:

- Có cửa ưu tiên cho NKT:

☐ Có, kích thước (m) ☐ ☐ Không

2. Chỗ ngồi:

- Có chỗ ngồi ưu tiên cho NKT:

☐ Có, số lượng: ☐ ☐ Không

- Không phải ghế lật và có thể di chuyển dễ dàng:

Có ☐ Không ☐

- Vị trí thuận lợi:

Có ☐ Không ☐

- Giá tỳ tay:

Có ☐ Không ☐

- Khoảng cách giữa 2 ghế khi quay mặt cùng 1 hướng và khác hướng (cm): ☐
- Kích thước khoảng trống phía trên bề mặt đệm ghế (cm): ☐
- Ký hiệu nhận biết:

Có ☐ Không ☐

3. Chỗ để xe lăn trên phương tiện:

- Có để xe lăn trên phương tiện:

☐ Có, số lượng: ☐ ☐ Không

- Không phải ghế lật và có thể di chuyển dễ dàng: Có ☐ Không ☐
- Vị trí thuận lợi: Có ☐ Không ☐
- Giá tỳ tay: Có ☐ Không ☐
- Khoảng cách giữa 2 ghế khi quay mặt cùng 1 hướng và khác hướng (cm): ☐
- Kích thước khoảng trống phía trên bề mặt đệm ghế (cm): ☐
- Ký hiệu nhận biết Có ☐ Không ☐

4. Một số thông tin khác:

……

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH - DỊCH VỤ HỖ TRỢ NKT THAM GIA ĐƯỜNG BỘ

....., ngày ..... tháng ..... năm 202.....

Địa chỉ:	Thời gian:
	Điều tra viên:
	Giám sát viên:
	Ghi chú:

A. Chính sách về giá vé VTHKCC bằng xe buýt

1. Doanh nghiệp VTHKCC bằng xe buýt có áp dụng chính sách miễn giá vé cho NKT nặng và đặc biệt nặng:

- Số lượng doanh nghiệp VTHKCC bằng xe buýt đang hoạt động trên địa bàn tỉnh/thành phố: ☐
- Số lượng doanh nghiệp VTHKCC bằng xe buýt có áp dụng chính sách miễn giá vé cho NKT nặng và đặc biệt nặng: ☐

2. Chính sách về giá vé vận tải hành khách tuyến cố định:

- Số lượng doanh nghiệp VTHK tuyến cố định đang hoạt động trên địa bàn tỉnh/thành phố: ☐
- Số lượng doanh nghiệp VTHK tuyến cố định có áp dụng chính sách giảm giá vé cho NKT nặng và đặc biệt nặng: ☐
- Số lượng doanh nghiệp VTHK tuyến cố định có áp dụng chính sách giảm giá vé cho tất cả người NKT: ☐

3. Chính sách về đào tạo cấp giấy phép lái xe cho NKT:

- Địa phương có văn bản hướng dẫn về tổ chức các khóa đào tạo, sát hạch lái xe cho NKT:
  - Có, số lượng văn bản: ☐ ☐
  - Không: ☐
- Địa phương có tổ chức đào tạo sát hạch lái xe cho NKT hàng năm tại địa phương, hoặc hỗ trợ kinh phí để NKT được đi đào tạo tại các địa phương khác có trang thiết bị phù hợp:
  - Có, số lượng: ☐ ☐
  - Không ☐

4. Quy định tỷ lệ số phương tiện xe buýt đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng:

- Địa phương có quy định tỷ lệ số phương tiện xe buýt đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng:
  - Có, tỷ lệ: ☐ ☐
  - Không ☐
- Địa phương xây dựng kế hoạch, lộ trình giám sát việc thực hiện đầu tư trang thiết bị phương tiện đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng đúng quy định đề ra:
  - Có ☐ Không ☐

5. Chính sách khuyến khích doanh nghiệp đầu tư phương tiện, các thiết bị hỗ trợ đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng:

- Địa phương có ban hành và áp dụng các cơ chế chính sách khuyến khích hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư phương tiện, các thiết bị hỗ trợ đảm bảo NKT tiếp cận sử dụng:

Có ☐ Không ☐

6. Chính sách đào tạo, tuyên truyền, tập huấn trong ngành GTVT về hỗ trợ NKT:

- Có triển khai đào tạo tuyên truyền, tập huấn cán bộ quản lý tại địa phương:

Có ☐ Không ☐

- Có triển khai đào tạo tuyên truyền, tập huấn nhân viên lái xe, phụ xe buýt:

Có ☐ Không ☐

- Có triển khai đào tạo tuyên truyền, tập huấn nhân viên lái xe, phụ xe khách:

Có ☐ Không ☐

7. Một số thông tin khác:

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

LỜI CẢM ƠN

Chúng tôi xin trân trọng cảm ơn các chuyên gia, các cơ quan Trung ương và địa phương đã hỗ trợ trong việc phối hợp triển khai các hoạt động khảo sát, trao đổi và chia sẻ thông tin, hoàn thiện nội dung và ban hành Hướng dẫn Bộ tiêu chí giao thông tiếp cận phổ quát lĩnh vực đường bộ theo Văn bản số 12622/BGTVT-VT của Bộ GTVT ngày 07/11/2023:

- Bộ GTVT (Vụ Vận tải, Vụ Pháp chế, Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông, Vụ Khoa học - Công nghệ và Môi trường, Cục Đường bộ Việt Nam) và các tỉnh thành/phố đóng góp ý kiến cho ban hành Văn bản số 12622/BGTVT-VT của Bộ GTVT.
- Sở GTVT các tỉnh: Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam, Kon Tum, Bình Định, Tiền Giang và các cơ quan địa phương liên quan;
- Hội NKT các tỉnh/thành phố: Hà Nội, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam và các chuyên gia từ các đơn vị, tổ chức làm về NKT, Trường Đại học GTVT và các chuyên gia độc lập khác.

NHÀ XUẤT BẢN GIAO THÔNG VẬN TẢI

Địa chỉ: Số 8 Tăng Bạt Hổ - Phạm Đình Hổ - Hai Bà Trưng - Hà Nội

Điện thoại: (024) 3942.3346 / (024) 3942.4620 | Fax: (024) 3822.4784

Website: www.nxbgtvt.vn | Email: nxbgtvt@fpt.vn

CHỊU TRÁCH NHIỆM XUẤT BẢN - NỘI DUNG

GIÁM ĐỐC - TỔNG BIÊN TẬP: NGUYỄN MINH NHẬT

BIÊN TẬP

VŨ VĂN BÁI

TRÌNH BÀY

Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ in Huyền Linh

ĐỐI TÁC LIÊN KẾT XUẤT BẢN

Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải (TDSI)

In 200 cuốn, khổ 19x27 cm tại Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ in Huyền Linh

Địa chỉ: Số 4B, ngõ 145 phố Vĩnh Hưng, P. Vĩnh Hưng, Q. Hoàng Mai - Hà Nội

Số xác nhận đăng ký xuất bản: 1134-2024/CXBIPH/3-30/GTVT

Mã số sách tiêu chuẩn quốc tế - ISBN: 978-604-76-2920-6. Quyết định xuất bản số: 22 LK/QĐ-XBGT ngày 10/5/2024.

In xong và nộp lưu chiểu năm 2024.

Sản phẩm này nằm trong khuôn khổ **Dự án "Tăng cường cơ hội và nâng cao vị thế cho người khuyết tật"** do Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID) tài trợ. Các nội dung trong sản phẩm này do Viện Nghiên cứu phát triển cộng đồng (ACDC) và Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải (TDSI) - Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm, không nhất thiết phản ánh quan điểm của USAID hay Chính phủ Hoa Kỳ.

ISBN: 978-604-76-2920-6

9 786047 629206

SÁCH KHÔNG BÁN