

# Thực trạng hành vi vi phạm tham gia giao thông đường bộ ở Việt Nam

NGÔ THỊ HỒNG NHUNG\*

Trong những năm gần đây ở Việt Nam, cùng với việc đẩy mạnh sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, hệ thống giao thông đã được Nhà nước đầu tư xây dựng và có những thành tựu nổi bật. Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, tình hình giao thông nói chung và tai nạn giao thông nói riêng vẫn đang có những diễn biến phức tạp. Bài viết phân tích thực trạng hành vi vi phạm giao thông đường bộ, để từ đó đề xuất những khuyến nghị nhằm tạo ra và duy trì hành vi an toàn giao thông đường bộ tại Việt Nam.

## TÌNH HÌNH VI PHẠM GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Thời gian qua, Nhà nước đã ban hành nhiều văn bản pháp lý quan trọng nhằm xây dựng, củng cố và nâng cao văn hoá pháp luật, cũng như bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Công tác thực thi, tuyên truyền về luật giao thông, cách xử lý các tình huống giao thông cũng đã được thực hiện thường xuyên bằng nhiều biện pháp, đặc biệt là thông qua các phương tiện thông tin truyền thông và ở những địa điểm cần thiết đã có biển cảnh báo về tai nạn giao thông.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê (Bảng 1), số lượng vụ tai nạn giao thông ở nước ta những năm gần đây đã có chiều hướng giảm, con số người chết, người bị thương do tai nạn giao thông gây ra cũng được cải thiện. Cụ thể, số vụ tai nạn giao thông năm 2019 là 17.626, giảm 2.458 vụ so với năm 2017; và chạm giao thông giảm từ 10.310 vụ năm 2017 xuống còn 8.397 vụ năm 2019... Còn theo Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, năm 2020 (tính từ ngày 15/12/2019 đến 14/12/2020), toàn quốc xảy ra 14.510 vụ tai nạn giao

thông, làm chết 6.700 người, bị thương 10.804 người. So với cùng kỳ năm 2019, số vụ tai nạn giao thông giảm 3.111 vụ (giảm 17,6%), số người chết giảm 924 người (giảm 12,1%), số người bị thương giảm 2.820 người (giảm 20,7%).

Mặc dù vậy, các vi phạm khi tham gia giao thông đường bộ vẫn thường xuyên xảy ra. Nhiều người tham gia giao thông chưa có thói quen thực hiện hành vi giao thông an toàn, còn chủ quan chưa quan sát hệ thống biển báo cảnh báo, việc thực hiện nếp sống văn hóa giao thông còn yếu. Vi phạm giao thông phổ biến là các lỗi: sai làn, quá tốc độ, không xi nhan, đê vạch. Những vi phạm này cho thấy sơ suất của người mắc lỗi. Trong khi đó, các vi phạm, như: vượt đèn đỏ, đèn vàng, đi ngược chiều, không đội mũ bảo hiểm... lại ít xuất hiện hơn (Bảng 2).

Nguyên nhân vi phạm giao thông chủ yếu xuất phát từ người điều khiển phương tiện chưa nắm rõ luật, không tuân thủ luật hoặc do sơ ý (Bảng 3). Nhìn chung, con người là yếu tố quan trọng có tính chất quyết định đến hoạt động của phương tiện, cũng như nguyên nhân chủ yếu gây ra tai nạn giao thông. Về nhận thức, nhiều người nghĩ rằng mình hiểu Luật Giao thông đường bộ, nhưng thực ra không hiểu đầy đủ, hoặc hiểu sai. Điều này dẫn đến việc họ có thể vi phạm luật lệ giao thông, mà không biết là mình vi phạm. Một số người không nắm được Luật Giao thông đường bộ, nhưng vẫn tham

BẢNG 1: TỔNG KẾT TAI NẠN GIAO THÔNG CÁC NĂM 2017-2019

	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019 (sơ bộ)
Số vụ tai nạn giao thông (vụ)	20.084	18.565	17.626
Số vụ va chạm giao thông (vụ)	10.310	8.947	8.397
Số vụ tai nạn giao thông gây hậu quả tử ít nghiêm trọng trở lên (vụ)	9.774	9.618	9.229
Số người chết do tai nạn giao thông (người)	8.281	8.211	7.624
Số người bị thương do tai nạn giao thông (người)	17.040	14.558	13.624

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

\* Học viện Phụ nữ Việt Nam

gia giao thông. Một số khác thì tham gia giao thông theo thói quen từ nhỏ ở làng quê hoặc địa phương sinh sống của mình, coi đó là “luật”... Một yếu tố quan trọng khác chính là ý thức của người tham gia giao thông, hay nói rộng hơn là văn hóa giao thông của người dân hiện nay. Sự coi thường pháp luật, coi thường tính mạng, tài sản đã trở thành thói quen cố hữu của người Việt Nam. Những việc bình thường (dừng trước vạch sơn, nhường người đi bộ, qua đường đúng lúc, đúng nơi, đúng chỗ...) trở thành không bình thường, trong khi những việc không bình thường (vượt đèn đỏ, phóng nhanh vượt ẩu, không đội mũ bảo hiểm, uống rượu bia khi lái xe...) lại trở nên bình thường, thậm chí là hiển nhiên với một bộ phận không nhỏ người tham gia giao thông.

Bên cạnh đó, yếu tố kỹ thuật của phương tiện tham gia giao thông chưa được bảo đảm. Có thể dễ dàng bắt gặp trên các con đường ở nước ta những phương tiện cơ giới đường bộ đã có tuổi thọ vài chục năm. Thậm chí, những năm gần đây, số lượng xe máy ở Việt Nam gia tăng chóng mặt, chủ yếu là xe máy giá rẻ có nguồn gốc từ Trung Quốc với chất lượng kỹ thuật không bảo đảm. Trong khi đó, theo quy định hiện hành, ngoài ô tô phải đăng kiểm định kỳ, thì tất cả các loại xe máy đều không được kiểm tra an toàn trong quá trình vận hành. Do đó, các tỷ lệ tai nạn giao thông do lỗi kỹ thuật, như: lỗi phanh, lỗi điều khiển tay lái, gãy cần xe... vẫn phổ biến.

Hơn nữa, cơ sở hạ tầng giao thông phát triển chưa đồng bộ cũng tác động đến quá trình tham gia giao thông. Những năm qua, Việt Nam đã chú trọng đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, các công trình đường xá, cầu cống được mở rộng và xây mới nhiều, song vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu đi lại của nhân dân. Chất lượng nhiều công trình xuống cấp nghiêm trọng. Tình trạng sụt lún, sạt lở, bong nứt mặt đường thường xuyên xảy ra trên các tuyến đường có số lượng phương tiện giao thông lớn. Bên cạnh đó, thói quen lấn chiếm vỉa hè, sử dụng mặt đường làm nơi buôn bán, kinh doanh cũng gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến quá trình tham gia giao thông.

Ngoài ra còn do tác động của một số yếu tố khách quan ở cả phạm vi rộng và phạm vi hẹp. Ở phạm vi rộng là tác động của thời tiết, mưa, nắng, bão lũ..., không chỉ ảnh hưởng đến hạ tầng giao thông,

BẢNG 2: CÁC LỖI VI PHẠM GIAO THÔNG PHỔ BIẾN

Các lỗi vi phạm	Tỷ lệ (%)
Sai làn	32,5
Đè vạch/không tuân thủ vạch kẻ đường	22,5
Vượt đèn vàng	17,5
Vượt đèn đỏ	17,5
Không xi nhan	12,5
Vượt quá tốc độ quy định	7,5
Đi vào đường cấm	5,0
Vượt bên phải	5,0
Không mang giấy tờ	2,5
Tổng số	100

Nguồn: Công ty DataSection Việt Nam, 2017

BẢNG 3: NGUYÊN NHÂN VI PHẠM LUẬT LỆ AN TOÀN GIAO THÔNG

Nguyên nhân vi phạm	Tỷ lệ (%)
Do chưa nắm rõ luật	48,0
Do không tuân thủ luật	24,4
Do không chú ý/sơ ý	15,0
Do xui xẻo	7,9
Do khuất tầm nhìn	2,4
Do tránh xe cứu thương/xe khác	2,4
Do cảnh sát phạt sai	1,6
Do đường đông	1,6
Do chưa có kinh nghiệm lái xe	1,6
Do tín hiệu giao thông khó nhìn	1,6
Các lý do khác: thời tiết xấu, xe hỏng	1,6

Nguồn: Công ty DataSection Việt Nam, 2017

khả năng lưu thông, mà còn cả người tham gia giao thông. Ở phạm vi hẹp là việc những thành phần cùng tham gia giao thông trong một thời điểm dẫn đến đông đúc, dễ xảy ra va chạm giữa các phương tiện trên một tuyến đường.

### MỘT SỐ GIẢI PHÁP

Để giảm thiểu hành vi vi phạm giao thông đường bộ trong thời gian tới, tác giả đề xuất một số giải pháp sau:

**Thứ nhất**, cần có giải pháp về quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông đô thị. Theo đó, cần dành quỹ đất hợp lý để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông và hành lang an toàn giao thông, bảo đảm đất xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông động và giao thông tĩnh đạt bình quân 5%-20% đất đô thị.

Đồng thời, đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng giao thông đô thị, đặc biệt là các trục hướng tâm, khép kín các đường vành đai, các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh; bến, bãi đỗ xe; tăng cường kiểm tra việc duy tu, duy trì, bảo đảm cầu, đường thuận tiện phục vụ giao thông thông suốt, an toàn...

Mặt khác, việc phát triển không gian ngầm cũng sẽ là giải pháp tối ưu để giảm bớt gánh nặng cho không gian mặt đất, cải thiện sự thông thoáng cho đô thị, góp phần giải quyết hiệu quả nhiều vấn đề đô thị, đặc biệt là giải quyết bài toán ùn tắc giao thông. Do đó, cần có quy hoạch phát triển giao thông ngầm đồng bộ với quy hoạch phát triển không gian ngầm của các thành phố, đô thị nhằm sử dụng hợp lý, tiết kiệm và hiệu quả quỹ đất để xây dựng nhà ở, các công trình thương mại, dịch vụ và các công trình phục vụ lợi ích công cộng.

**Thứ hai**, xử lý triệt để các lỗi là nguyên nhân gây ra tai nạn, vi phạm giao thông, như: xe chở quá số người, chạy quá tốc độ quy định; tránh, vượt sai quy định; đi không đúng phân đường; xe hết niên hạn sử dụng, xe không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật. Phạt thật nặng những người điều khiển phương tiện giao thông có nồng độ cồn trong máu vượt quá mức cho phép. Ngoài việc xử phạt người điều khiển phương tiện (đặc biệt là ô tô) sai phạm do kỹ thuật, chở quá khổ, quá tải, chở chất cháy, chất nổ, hàng lậu, hàng cấm... theo quy định, đeo biển số giả, thì cũng cần phải làm rõ xem chiếc ô tô đó đã chạy qua bao nhiêu địa phương, qua bao nhiêu trạm kiểm soát giao thông trước đó và xem xe đó có kiểm tra xử phạt không, hình thức xử phạt thế nào, nhằm truy tìm tận gốc xem tại sao xe đó sai phạm mà vẫn được chạy. Từ đó, tìm ra và kỷ luật người đứng đầu trạm kiểm soát, người thực hiện nhiệm vụ kiểm soát của các trạm đó vì biết xe sai phạm mà vẫn giải quyết cho chạy.

Cần quyết liệt cưỡng chế giao thông đối với các phương tiện vi phạm, mục đích là để tạo thói quen cho người tham gia giao thông chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật về an toàn giao thông. Bên cạnh đó, cần quyết liệt chấm dứt tình trạng xin xỏ, thậm chí tiêu cực trong quá trình xử lý vi phạm giao thông, vì các hiện tượng trên làm cho người dân mất lòng tin vào sự nghiêm minh của pháp luật.

**Thứ ba**, cần phải phạt nặng tất cả đối tượng gây ảnh hưởng đến an toàn giao thông, như: hợp chợ, mua bán, chăn thả gia súc, phơi rơm rạ, thóc lúa... trên các trục đường. Đồng thời, cũng chỉ rõ trách nhiệm quản lý cho các ngành, các địa phương có trục lộ đi qua. Nếu cán

bộ của ngành, của địa phương nơi có trục lộ đi qua không làm tròn trách nhiệm cũng phải bị xử lý kỷ luật và thông báo công khai trên các phương tiện thông tin đại chúng.

**Thứ tư**, vì phần lớn nguyên nhân gây tai nạn đều là do lỗi của con người, việc thay đổi hành vi ứng xử của người tham gia giao thông cần được ưu tiên, nhằm giúp cho vấn đề an toàn giao thông đường bộ có tính chất quy phạm. Điều này có nghĩa là văn hóa, bao gồm: các giá trị, tín ngưỡng, thái độ, quan niệm và phải được thay đổi để người dân có hành vi đúng mực khi tham gia giao thông. Để làm được điều này, cần chú trọng tuyên truyền, vận động nhân dân tham gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông thông qua các cơ quan thông tin đại chúng tuyên truyền về tình hình trật tự an toàn giao thông; cần đổi mới hình thức và nội dung tuyên truyền phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông, như: triển lãm panô ảnh, phát tờ rơi tuyên truyền... Bên cạnh đó, thường xuyên khảo sát, phát hiện những bất cập mới phát sinh trong công tác tổ chức giao thông, có biện pháp khắc phục kịp thời, bổ sung hệ thống cọc tiêu, biển báo nguy hiểm, hạn chế tốc độ nhất là các tuyến, nút trọng điểm có nguy cơ ùn tắc, các “điểm đen” về tai nạn giao thông; xây dựng lộ trình giảm phương tiện giao thông cá nhân song song với việc mở mang đường xá vì hiện nay hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ chưa đáp ứng tốt các nhu cầu. Khi xảy ra ùn tắc giao thông, thông qua các phương tiện đại chúng, cơ quan nhà nước có trách nhiệm nhanh chóng thông báo cho các lái xe biết nơi nào ùn tắc để đi đường khác, hoặc thông báo cho lực lượng chức năng đến giải quyết. □

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Công ty DataSection Việt Nam (2017). *Báo cáo về Hành vi tham gia giao thông*
2. Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia (2020). *Báo cáo tổng hợp tình hình tai nạn giao thông tháng 12/2020 và cả năm 2020*
3. Gia Linh (2020). *Giao thông đô thị cần những giải pháp đột phá trong quy hoạch*, truy cập từ <http://consosukien.vn/giao-thong-do-thi-ca-n-nhu-ng-gia-i-pha-p-dot-pha-trong-quy-hoach.htm>
4. Tổng cục Thống kê (2020). *Trật tự và an toàn xã hội*, truy cập từ <https://www.gso.gov.vn/px-web-2/?pxid=V1159&theme=Y%20t%E1%BA%BF%2C%20v%C4%83n%20h%C3%B3a%20v%C3%A0%20C4%91%E1%BB%9D%20s%E1%BB%91ng>
5. Nguyễn Quốc Trường (2007). *Một số giải pháp và hoạt động nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông*, truy cập từ <http://www.mt.gov.vn/matgt/tin-tuc/988/31687/mot-so-giai-phap-va-hoat-dong-nham-giam-thieu-tai-nan-giao-thong.aspx>