

VĂN HOÁ GIAO THÔNG VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ SUY NGẪM

Lê Khánh Giang, Lê Nguyễn Cẩm Nhung

Lớp 18DLKB1

Khoa Luật, Trường Đại học Công nghệ thành phố Hồ Chí Minh (HUTECH)

TÓM TẮT

Luật Giao thông đường bộ 2008 cùng hàng loạt các văn bản quy phạm pháp luật khác liên quan được đặt ra ngày càng chặt chẽ và xác thực, việc áp dụng của cơ quan có thẩm quyền cũng ngày càng nghiêm ngặt hơn, song, hàng năm tai nạn giao thông ở nước ta vẫn ở chế độ báo động. Trong đó, văn hóa giao thông (VHGT) là một vấn đề đã, đang và sẽ còn được quan tâm lâu dài, khi mà người tham gia giao thông ngày một đông, ý thức pháp luật đi kèm với ý thức công cộng và những văn hóa khác đang bị mọi người dần lãng quên gây ra nhiều hậu quả không thể lường trước cho nạn nhân, người thân cũng như gây mất mát và ảnh hưởng to lớn đến sự tăng trưởng kinh tế, xã hội vững mạnh của một quốc gia. Trong phạm vi bài viết này, nhóm tác giả phân tích về: Quan niệm về VHGT; Thực trạng về VHGT; Nguyên nhân dẫn đến thực trạng VHGT; Một số kiến nghị nhằm góp phần nâng cao ý thức VHGT nước ta hiện nay.

Từ khóa: an toàn giao thông, văn hoá giao thông, ý thức pháp luật

1. QUAN NIỆM VỀ VĂN HÓA GIAO THÔNG

Vấn đề về an toàn giao thông đang trở thành “vấn nạn” lớn đối với các quốc gia trên thế giới. Riêng ở Việt Nam, tai nạn giao thông xảy ra ngày một nhiều và mức độ nghiêm trọng cũng rõ rệt hơn trước. Để cải thiện vấn đề này Đảng, Nhà nước ta đã ban hành nhiều văn bản chỉ đạo và các văn bản quy phạm pháp luật như: Chỉ thị số 22-CT/TW ngày 22/4/2003, Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư; Luật Giao thông đường bộ năm 2001, năm 2008; các Nghị quyết số 14/2002/NQ-QH11 ngày 16/12/2002 của Quốc hội; Nghị quyết số 13/2002/NQ-CP ngày 19/11/2002, Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 và Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/6/2011

của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm hạn chế tai nạn giao thông và xây dựng VHGT. Tuy nhiên, từng có một thanh niên chia sẻ: Khi anh đi xe đến ấp Vĩnh An (xã Vĩnh Trạch, TP. Bạc Liêu) thì thấy chiếc xe tải đang vận chuyển vật liệu xây dựng làm rơi vãi rất nhiều đá trên mặt lộ. Trong khi nhiều người đang lưu thông cùng tuyến đường vừa la lối, vừa cố gắng điều khiển xe tránh những viên đá to nằm rải rác trên mặt đường thì một phụ nữ đã dừng xe, tìm chỗ an toàn cho đứa con ngồi chờ, rồi lần lượt gom nhặt từng viên đá, xếp vào lề đường. Nhiều người đang điều khiển xe đi ngang qua, khi thấy hành động đó, đã cùng tham gia nhặt đá rơi dưới mặt đường với chị. Và người tài xế xe tải, dù đã chạy cách xa khu vực này khoảng 100m, cũng tìm chỗ đỗ xe rồi quay lại hiện trường tham gia nhặt đá cùng mọi người. Khi mặt đường đã thông thoáng trở lại, mỗi người chỉ kịp trao nhau những nụ cười vội vã rồi lên xe đi tiếp hành trình. Qua bài tình huống trên, chúng ta thấy một hành vi ứng xử văn hóa tốt đẹp khi tham gia giao thông. Thử hỏi rằng, nếu người phụ nữ ấy không dừng xe lại để nhặt đá, và mọi người đi đường không dừng lại giúp đỡ, phải chăng, đoạn đường này sau đó đã xảy ra bao nhiêu vụ tai nạn thương tâm¹. Từ đó, cho ta thấy rằng không phải ai cũng có thể hiểu hoặc hiểu đầy đủ những giá trị ý nghĩa hệ thống pháp lý hay những điều tốt đẹp của văn hóa giao thông, bởi khái niệm VHGT là một khái niệm khá mới mẻ với nhiều cách hiểu khác nhau: có người bảo thực hiện tốt luật lệ giao thông là VHGT, người khác thì nói VHGT là cách ứng xử của mọi người khi tham gia giao thông.

Giáo sư Hoàng Chương đã chỉ ra những thiếu sót trong cách nhìn nhận của người tham gia giao thông nói riêng và toàn thể người dân nói chung đối với VHGT khi chỉ quá tập trung một chiều mà không có cái nhìn toàn diện, tổng quan hơn về bức tranh VHGT: “Nhận thức về VHGT trong xã hội hiện nay còn chưa thực sự chính xác, dường như chỉ tập trung vào ý thức văn hóa, tinh thần chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông mà chưa quan niệm đầy đủ các thành tố tạo nên văn hóa giao thông cũng như mối quan hệ biện chứng giữa các thành tố đó. Từ quan điểm

¹<http://www.baobaclieu.vn/an-toan-giao-thong/van-hoa-giao-thong-tu-chuyen-nhat-da-roi-56219.html>

lệch lạc đó dẫn đến các nội dung xây dựng VHGT cũng chỉ nhằm vào vận động mọi người chấp hành tốt luật giao thông và ứng xử có văn hóa khi tham gia giao thông. Đây cũng là một trong những lý do khiến việc xây dựng VHGT chậm tiến triển, thiếu đột phá”².

Đúc kết tổng quan nhất về VHGT, nhóm tác giả xem VHGT vừa là động lực, vừa là mục tiêu tạo nên một hệ thống giao thông hiện đại, văn minh, hiệu quả, một môi trường giao thông an toàn, nhân ái, thân thiện và khi nhắc đến VHGT là phải nói đến cả hai mặt văn hóa vật chất và văn hóa tinh thần. Đó là tất cả những hành vi ứng xử của mỗi chúng ta khi tham gia giao thông bao gồm: nhận thức và hành động, hiểu biết đầy đủ và tự giác chấp hành đúng các quy định của pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, có trách nhiệm với bản thân và cộng đồng, khi lưu thông trên đường phải biết không chỉ vì lợi của bản thân mình mà còn phải bảo đảm an toàn tôn trọng, nhường nhịn và giúp đỡ người khác, có thái độ ứng xử văn minh lịch sự từ tốn, bình tĩnh, ưu tiên cho người già, trẻ nhỏ, biết xin lỗi, cảm ơn khi xảy ra va chạm giao thông từ tốn, bình tĩnh, ưu tiên cho người già, trẻ nhỏ, biết xin lỗi, cảm ơn và tinh thần thượng tôn pháp luật. Văn hóa vật chất bao gồm các hạ tầng kỹ thuật giao thông (các loại đường giao thông, hệ thống chỉ dẫn giao thông), phương tiện giao thông, thiết bị điều hành giao thông. VHGT là một thành tố của lối sống đô thị, của văn hoá thẩm mỹ, là “gương mặt” của đô thị và phải được nhìn nhận từ hai phía, đó là người tham gia giao thông và các lực lượng chức năng quản lý giao thông.

2. THỰC TRẠNG VỀ VĂN HÓA GIAO THÔNG

2.1 Thực trạng văn hoá giao thông của nước ta hiện nay

Về cơ sở hạ tầng và phương tiện tham gia giao thông: Cùng với sự phát triển của mật độ dân cư ngày một nhiều là sự bùng nổ của phương tiện giao thông Theo ông Đào Việt Long, tính đến Quý 1/2019, chỉ riêng Hà Nội, CSGT Hà Nội phải quản lý 6.649.596 phương tiện. Trong đó có 739.731 ô tô, 5.761.436 xe máy và xe máy điện là 148.429 chiếc. Đánh giá tổng hợp 2014 - 2019 cho thấy, trong năm 2017, số lượng

² <http://vanhienplus.vn/chuong-trinh-van-hoa-giao-thong-nam-2019-voi-thong-diep-tuong-nho-nguoi-di-vi-nguoi-o-lai/22438/>

phương tiện tăng 5,3%, đến năm 2018 tăng 4,2% và năm 2019 so với 2018 đã tăng 1,5%³. Mặc dù nhà nước đang phát triển rất mạnh về phương tiện giao thông công cộng, song, vì sự tiện lợi, đa số người dân nước ta vẫn chuộng phương tiện cá nhân hơn.

Vấn đề xe hết niên hạn sử dụng nhưng không được thu hồi, vẫn hiện ngang lưu thông trên đường gây mất an toàn cho người tham gia giao thông. Theo Thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam, trong 2 năm 2018, 2019, toàn Thành phố Hà Nội có gần 2.100 ô tô hết niên hạn sử dụng. Cơ quan chức năng đã gửi giấy mời yêu cầu chủ phương tiện nộp lại đăng ký và biển số, nhưng thực tế số phản hồi của chủ phương tiện đến cơ quan chức năng rất ít chỉ có 9 trường hợp phản hồi và cơ quan chức năng chỉ thu hồi được 3 trường hợp⁴.

Tình trạng giao thông công cộng đang đi xuống nghiêm trọng, khi mà “xe buýt” hiện nay đang là một mối sợ vô hình nào đó đối với những sinh viên đại học, những người không sử dụng phương tiện riêng. Bởi sự chen lấn, xô đẩy, cãi vã, hút thuốc,... trên xe còn xảy ra phổ biến, làm ảnh hưởng đến rất nhiều người, nhất là người lớn tuổi và trẻ nhỏ. Từ đó, làm xấu đi nét đẹp văn hóa ứng xử nơi công cộng. Bùi Thu Dung (sinh viên năm 3 trường Đại học Lao động Xã hội) đã dùng đến hai từ “khiếp sợ” khi nói về xe buýt. Dung cho biết, không chỉ bị quấy rối một lần mà còn bị “làm phiền” tới hai ba lần, đến mức hoảng sợ phải từ bỏ xe buýt, chấp nhận đạp xe hàng chục cây số đến trường⁵. Việc tham gia phương tiện công cộng còn ảnh hưởng đến tinh thần, vật chất của người dân khi ý thức cộng đồng quá kém của một số bộ phận đã làm xấu đi hình ảnh văn hóa giao thông khi tình trạng móc túi, quấy rối,... ngày càng xảy ra quá nhiều. Nhiều xe buýt cũ kĩ, không được lau dọn thường xuyên, không máy lạnh, hôi hám,... khiến cho người tham gia cảm thấy khó chấp nhận và chọn phương tiện cá nhân nhiều hơn. Ngoài ra, thái độ phục vụ của một số tài xế và

³ <https://vtv.vn/trong-nuoc/xe-may-dang-chiem-86-luong-phuong-tien-giao-thong-dang-tham-gia-tai-ha-noi-20190404142702196.html>

⁴ <https://vovgiaothong.vn/xe-het-nien-han-su-dung-thu-hoi-khong-duoc-quan-ly-khong-xong>

⁵ <https://www.cuasotinhyeu.vn/van-hoa-doi-song/cuoc-song-muon-mau/nu-sinh-so-hai-vi-bi-sam-so-tren-xe-buyt.html>

phụ xe cũng chưa được tốt. Họ quát tháo hành khách nhất là những lúc đông khách hoặc lớn tiếng với khách khi chưa kịp bước lên xe. Ngày 27/1, phản ánh tới Báo Đời sống & Pháp luật, bà Nguyễn Thị Nga (60 tuổi, trú tại huyện Thanh Oai, Hà Nội) vô cùng bức xúc trước việc mình đã đủ điều kiện được đi xe bus miễn phí trên địa bàn TP Hà Nội nhưng vẫn bị ép mua vé⁶. Có thể thấy, phương tiện giao thông công cộng từ cơ sở vật chất đến ý thức cộng đồng đều không thể đáp ứng nhu cầu đi lại của người tham gia giao thông hiện nay.

Ý thức tự giác vẫn còn kém của một bộ phận người tham gia giao thông. Điều này, dễ bắt gặp trên các tuyến đường khi có kiểm soát của lực lượng cảnh sát giao thông thì hoạt động giao thông rất trật tự. Thế nhưng, khi vắng bóng lực lượng chức năng mọi chuyện ngược lại. Hình ảnh người tham gia giao thông không đội mũ bảo hiểm; vượt đèn đỏ, vừa đi xe vừa nghe điện thoại di động; phóng nhanh vượt ẩu; đi vào đường ngược chiều, đường cấm; bóp còi inh ỏi; không phân biệt làn đường, vạch phân cách;.... Đặc biệt, học sinh, sinh viên (nguồn nhân lực đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế, xã hội của đất nước) khi tan trường đi xe hàng hai, hàng ba thản nhiên trên đường phố, có rất nhiều bạn lái xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh có dung tích xi-lanh từ 50 cm³ trở lên khi chưa đủ 18 tuổi (theo khoản 1 Điều 60 Luật Giao thông đường bộ 2008). Những hình ảnh trên đã quá quen thuộc ở Việt Nam và luôn cần nâng cao biện pháp thắt chặt tình hình trên.

Bên cạnh đó, Một món đặc sản mà người dân ở thành phố lớn sẽ không lạ lẫm gì là tình trạng kẹt xe những giờ cao điểm. Điều đáng nói ở đây là mọi người ai cũng “vội” như ai. Việc những con người “vội vã” đến chen nhau trên làn đường thật không quá xa lạ, người phía sau chen vào những vị trí trống nhỏ nhen ở phía trước, vô tình bánh xe đạp lên chân của người phía trước. Thậm chí họ sẵn sàng lớn tiếng chửi nhau, gây ồn ào, bấm còi inh ỏi,... cho thấy chúng ta cần nhìn lại văn hóa giao thông đang ngày càng đi xuống này. Việc người lưu thông chen nhau, đi hơn nhau một phút mà có thể khiến tất cả mọi người phải chờ hàng tiếng đồng hồ vì kẹt xe.

⁶ <https://phapluatmoitruong.vn/ha-noi-nguoi-cao-tuoi-bi-ep-phai-mua-ve-khi-di-xe-bus-cua-transerco/>

Thậm chí sự “vội” này, làm con người ta vượt nhau, xảy ra tai nạn ngoài ý muốn. Văn hóa khi tham gia giao thông, liệu có còn hay không. Khi con người ta chỉ biết nghĩ đến bản thân mà không hề nghĩ đến cộng đồng. Hơn thế, tình trạng những người tham gia giao thông hiện nay chen lấn lên lề đường, bóp kèn inh ỏi,... khi có tình trạng kẹt xe xảy ra, làm mất mỹ quan của thành phố. Tình trạng nhiều người tham gia giao thông vừa lái xe vừa hút thuốc lá hiện nay đáng được lên án, đây là một hành vi gây nguy hiểm khi tham gia giao thông, vì khói thuốc lá có thể bay ngược chiều gió làm ảnh hưởng đến người điều khiển phương tiện khác hoặc ảnh hưởng đến tầm nhìn của bản thân người lái xe. Hiện trạng những tài xế xe container vừa lái xe vừa thò tay ra cửa gây tàn thuốc, làm cho những người đi phía sau theo chiều gió dễ bị tàn thuốc bay vào mắt, gây ảnh hưởng đến an toàn giao thông.

Một số người tham gia giao thông bị người thi hành công vụ phát hiện hành vi vi phạm an toàn giao thông của mình mà không có thái độ hợp tác, đôi co, trốn tránh trách nhiệm, có hành vi dùng vũ lực, đe dọa dùng vũ lực hoặc các thủ đoạn khác cản trở người thi hành công vụ thực hiện công vụ của họ. Điển hình vào ngày 20/02/2020 trên QL32 đoạn gần vòng xuyến Sơn Tây, thị xã Sơn Tây (Hà Nội), nam thanh niên điều khiển xe máy mang biển kiểm soát 36G1_297.70 chạy tốc độ cao, vượt đèn đỏ đâm thẳng vào Trung úy CSGT đang làm nhiệm vụ. Cú đâm mạnh khiến đồng chí CSGT bị thương, nằm bất động trên đường⁷. Hiện nay, vấn đề đáng nói đến là việc người dân, lợi dụng quyền giám sát, được ghi âm, ghi hình của mình gây cản trở người thi hành công vụ, bên cạnh đó, còn phát tán những video, clip,.. không đúng sự thật lên mạng xã hội, nhằm làm mất lòng tin của người dân đối với những người quản lý điều hành hệ thống giao thông. (Theo điều 11 Thông tư 67/2019/TT-BCA Nhân dân được giám sát Công an nhân dân thông qua thiết bị ghi âm, ghi hình hoặc quan sát trực tiếp).

2.2 Văn hóa giao thông - Nhìn ra thực trạng thế giới

⁷ <http://www.csgt.vn/tintuc/10368/Can-giai-phap-cung-ran-lam-giam-tinh-trang-chong-nguoi-thi-hanh-cong-vu.html>

Như chúng ta biết, Đài Loan có diện tích 36.192 km² (bằng hơn 1/10 diện tích của Việt Nam), với dân số khoảng 23 triệu người (xấp xỉ 1/4 của Việt Nam) do vậy mật độ dân số Đài Loan cao hơn Việt Nam và theo thống kê của bộ Giao thông Vận tải Đài Loan, hiện có 14,7 triệu xe máy được đăng kí tại hòn đảo này, chiếm 69% tổng số phương tiện giao thông. Dẫu vậy, giao thông tại đây lại khá ôn hòa và ít lộn xộn hơn so với các nước Đông Nam Á cũng sử dụng nhiều xe máy, điển hình như Việt Nam. Một phần là nhờ các phương tiện giao thông công cộng, ý thức người tham gia giao thông. Thái độ tham gia giao thông của người dân Đài Loan cũng đặc biệt nghiêm túc, đã làm nên một bộ hệ thống giao thông hiện đại. Thay vì cấm xe máy hay thắt chặt việc mua xe, Đài Loan lại tăng cường chính sách giáo dục cũng như cấp bằng lái xe cho người tham gia giao thông. Mặt khác, hệ thống xử phạt của Đài Loan cũng rất tinh gọn. Các camera giao thông sẽ ghi hình biển số xe vi phạm và gửi giấy phạt về địa chỉ chủ xe trong vòng 3 ngày, qua đó răn đe những người cố tình vi phạm luật giao thông. Sau 10 ngày, số tiền phạt sẽ tăng dần lên nếu chủ xe không nộp và họ sẽ bị tịch thu xe sau 1 năm kể từ ngày thông báo. Tất nhiên là hầu hết người dân Đài Loan đều chấp hành nghiêm quy định bởi ngoài tính tự giác và ý thức cao, quy trình nộp phạt ở đây cũng vô cùng đơn giản. Bằng những chính sách này, ý thức của người dân được nâng cao khi tham gia giao thông. Khi đến ngã tư, nếu xe máy muốn rẽ trái, thay vì rẽ luôn như thường thấy ở Việt Nam, họ áp dụng giải pháp rẽ trái hai giai đoạn, xe máy sẽ đi theo đường vuông góc. Nói một cách dễ hiểu, nếu muốn rẽ trái, xe máy phải tiến thẳng sang ô kẻ sẫm phía đường đối diện, xoay hướng trái, đợi đến khi đèn chuyển xanh thì cùng dòng phương tiện đi thẳng qua ngã tư. Để người dân hạn chế đi xe máy, chuyển sang các phương tiện giao thông công cộng người Đài Loan phải trả phí đỗ xe, mức phí này khá cao, gấp nhiều lần phí đỗ xe ở Việt Nam. Ví dụ, đỗ xe ở gầm cầu, phí giữ xe sẽ vào khoảng 25.000 đồng/giờ, còn trên vỉa hè, tại những trung tâm thành phố lớn như Đài Bắc, mức phí có thể lên đến 50-70 Đài tệ/giờ, tương

đương 35.000- 40.000 đồng.. Hệ thống biển báo tín hiệu cũng được chấp hành nghiêm chỉnh, qua đó giảm tình trạng chen lấn, tắc đường hàng giờ đồng hồ⁸....

Seoul là nơi có mật độ phương tiện giao thông lớn nhất Hàn Quốc, và cũng là một trong những nơi có cơ sở hạ tầng giao thông hiện đại nhất thế giới. Từ việc hoàn thành việc lắp đặt cáp quang internet tốc độ cao trên 3.500km đường cao tốc đến việc xây dựng hệ thống giao thông công cộng Seoul bao gồm Hệ thống Vận hành và Thông tin giao thông Seoul (TOPIS)⁹ nhằm giám sát và quản lý tất cả tình hình giao thông ở Seoul cũng như đảm bảo việc đi lại của hành khách một cách tiện lợi và an toàn nhất. Toàn thành phố có 14 tuyến tàu điện ngầm nối các quận với nhau và cả khu vực xung quanh. Phần lớn người dân sử dụng phương tiện công cộng vì tính thuận tiện và chi phí thấp (1USD/lượt). Bên cạnh đó, Seoul cũng cung cấp nhiều dịch vụ đa dạng khác cho người dùng giao thông công cộng, chẳng hạn như ứng dụng “Subway Navigation” và “Seoul Bus” trên điện thoại di động cho phép người dùng ước tính thời gian tàu, xe đến, thời gian di chuyển dự kiến, vị trí các ga tàu điện hoặc trạm xe buýt gần nhất. Một ứng dụng rất hữu ích trên di động là “Subway Safety Guard” nổi tiếng ở Seoul dành cho những hành khách đi tàu điện ngầm. Ứng dụng này sử dụng kết nối WIFI để báo cáo ngay lập tức những hành vi mất trật tự an ninh trên tàu điện hay có những hành vi “trộm cắp”, “biến thái”,... tới cảnh sát. Các ga tàu điện ngầm và trạm xe buýt chính ở Seoul đều được trang bị màn hình LED hiển thị thời gian đến dự kiến của tàu điện ngầm và xe buýt. Seoul còn cung cấp dịch vụ về nhà an toàn, tiện lợi, nhằm đảm bảo sự an toàn của người dân khi tham gia giao thông. Trong đó 2 - 3 tình nguyện viên của dịch vụ sẽ bí mật hộ tống hành khách về nhà muộn khi đi bằng xe buýt một cách an toàn¹⁰.

⁸ <https://anhsgvacuocsong.vn/giao-thong-dai-loan-nhung-dieu-dang-hoc-hoi/>

⁹ TOPIS tập hợp đầy đủ các dữ liệu từ nhiều nguồn khác nhau, bao gồm: Dịch vụ quản lý xe buýt, hệ thống thẻ giao thông công cộng, hệ thống thu vé tự động, hệ thống phát thanh truyền hình giao thông, cảnh sát và Ủy ban Giao thông đường bộ (KoRoad) để giám sát và quản lý tất cả tình hình giao thông ở Seoul.

¹⁰ <https://www.dulichcongvu.com/han-quoc/di-lai-mua-sam/tim-hieu-he-thong-giao-thong-thong-minh-cua-han-quoc-c33p1907.htm>

Ở Austrlia, đối với hành vi chống đối và tấn công cảnh sát, người nào tấn công, quấy rối hoặc đe dọa sĩ quan cảnh sát trong khi thi hành nhiệm vụ, dù không gây thương tích có thể bị phạt tù từ 5-7 năm; nếu gây rối trật tự công cộng, hành hung cảnh sát gây thương tích có thể bị phạt tù 9 năm; nếu gây thương tích nghiêm trọng cho cảnh sát trong khi thi hành công vụ có thể bị phạt tù từ 12-14 năm... Với tội danh giết hại cảnh sát, hình phạt chung là tù chung thân¹¹.

Những kẻ phạm tội tấn công cảnh sát ở Singapore trong các vụ án nghiêm trọng có thể phải đối mặt với án tù lên tới 7 năm cùng hình phạt phạt roi. Nếu như một người say rượu tát sĩ quan cảnh sát bị chịu án tù 1 tuần thì sau khi áp dụng khung hình mới, mức phạt sẽ tăng gấp 10 lần¹².

Nhìn chung, là một quốc gia có mật độ xe máy lớn, Việt Nam cũng có thể tham khảo những giải pháp đã chứng minh được tính hiệu quả ở những nơi có mật độ xe máy như Đài Loan để giảm bớt gánh nặng ùn tắc giao thông ở các thành phố lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Bên cạnh đó, chúng ta không thể phủ nhận mức “hoàn hảo” và hiệu quả của hệ thống giao thông vô cùng hiện đại của Seoul – Hàn Quốc khi ứng dụng công nghệ hiện đại vào hệ thống mạng lưới giao thông trong quá trình xây dựng VHGT. Xét đến chế tài đối với tội danh “Chống người thi hành công vụ”, “tấn công cảnh sát”, v.v.. Ở Austrlia, Singapore là rất cao với mục đích phòng ngừa và trừng trị tội phạm. Vì vậy, muốn xây dựng VHGT, Việt Nam cần học hỏi những phương pháp, giải pháp thành công công cuộc cải tiến và hoàn thiện hệ thống giao thông của nước bạn.

3. NGUYÊN NHÂN DẪN ĐẾN THỰC TRẠNG VĂN HÓA GIAO THÔNG

¹¹ <https://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/The-gioi/955293/the-gioi-manh-tay-voi-toi-pham-chong-doi-giet-nguoi-thi-hanh-cong-vu>

¹² <https://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/The-gioi/955293/the-gioi-manh-tay-voi-toi-pham-chong-doi-giet-nguoi-thi-hanh-cong-vu>

Nguyên nhân thứ nhất, do cơ sở vật chất và phương tiện tham gia giao thông chưa hoàn thiện và đảm bảo cho nhu cầu đi lại của con người: Nước ta còn đang là nước đang phát triển, tiềm lực kinh tế hiện tại còn thiếu thốn quá nhiều cho việc nâng cấp đường sá và cũng như xe cộ, đường sá hiện tại không đáp ứng đủ nhu cầu đi lại của người tham gia giao thông. Đường sá còn nhỏ hẹp và có nhiều tình trạng hư hỏng, lồi lõm. Cũng như dân ta còn nghèo, không phải ai cũng đủ điều kiện để đổi xe hoặc làm mới đúng quy định, nên có rất nhiều phương tiện giao thông quá hạn sử dụng vẫn đang và sẽ được sử dụng, gây nguy hiểm đến người tham gia giao thông và mọi người xung quanh.

Dịch vụ của giao thông công cộng không đáp ứng được nhu cầu của người tham gia. Đặc biệt là thái độ của những người “làm nghề dịch vụ” trên xe buýt làm cho văn hoá giao thông ngày càng xấu đi trong nhận thức của người dân gây nên sự phản cảm, mất lòng tin, hay thậm chí là nỗi “ám ảnh”.

Nguyên nhân thứ hai, ý thức của người tham gia giao thông vẫn còn quá kém: Nguyên nhân xảy ra các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng chủ yếu do ý thức của người tham gia giao thông. Hiện nay số lượng phương tiện tham gia giao thông trên đường ngày càng một nhiều lên người tham gia giao thông cũng từ đó mà phân hóa nhiều độ tuổi trình độ khác nhau, không phải ai cũng có thể biết hiểu và tuân thủ đúng luật giao thông, làm cho văn hóa giao thông ngày một tồi tệ như: Người điều khiển phương tiện vi phạm làn đường, phần đường; do vi phạm tốc độ xe chạy; do chuyển hướng không chú ý; nguyên nhân do sử dụng rượu bia, không chấp hành quy định tốc độ; không bảo đảm an toàn kỹ thuật phương tiện;...

Hiện nay, kinh tế phát triển nhanh chóng, chủ nghĩa “riêng tư” và chủ nghĩa “vội” của con người trở nên phổ biến, nhiều người chỉ vì muốn nhanh hơn một phút mà ý thức cộng đồng vô cùng kém làm cho tình trạng lưu thông trên đường ngày càng khó khăn. Nhà nước đã chỉ đạo tuyên truyền rất nhiều cho người dân đạt hiệu quả, song, một số ít trong đó vẫn làm qua loa, có lệ, không đi sâu vào trong dân, đặc biệt là những người dân lao động tay chân.

Với phương châm người dân có quyền giám sát hoạt động của người thi hành công vụ, tuy nhiên, điều đó không có nghĩa là người dân có thể ngày càng lợi dụng mạng xã hội, chống đối, coi thường người thi hành công vụ là do vấn đề giải quyết rằng đe ở nước ta còn quá “nhẹ tay” khi những người thi hành công vụ gánh trách nhiệm thực thi pháp luật, thiết lập trật tự xã hội, bảo vệ bình yên cho người dân, mà đôi khi họ có thể phải đánh đổi cả tính mạng cho sự bình yên đó.

4. MỘT SỐ KIẾN NGHỊ NHẪM GÓP PHẦN NÂNG CAO Ý THỨC VĂN HÓA GIAO THÔNG Ở NƯỚC TA HIỆN NAY

Nhận thấy được những vấn đề bất cập hiện nay trong việc xây dựng VHGT do, cũng như qua quá trình nghiên cứu, so sánh thực trạng VHGT với nước bạn và kinh nghiệm học tập, nhóm tác giả có một số kiến nghị để hoàn thiện hơn về vấn đề này:

Kiến nghị thứ nhất, hoàn thiện hành lang pháp lý, cải cách hành chính tăng chế tài xử phạt thật mạnh đối với những trường hợp gây rối trật tự an toàn giao thông hay những hành vi kém về ý thức trong giao thông. Cần có quy định xử phạt đối với người đang tham gia giao thông không được hút thuốc, không gây ảnh hưởng đến những người đi xung quanh, làm xấu hình ảnh văn hóa giao thông và gây mất an toàn khi tham gia giao thông. Xây dựng một hệ thống văn bản pháp luật có mức độ răn đe cao hơn đối với những người đưa thông tin không đúng sự thật, đặc biệt là liên quan đến người thi hành công vụ, đưa mức độ chế tài của người chống đối người thi hành công vụ lên cao, bên cạnh đó, cần có những hệ thống văn bản cụ thể hơn về những hành vi công dân có thể làm để thực hiện quyền giám sát, quản lý của mình đối với cán bộ đang thực hiện nhiệm vụ để người dân không đi quá đà, gây ảnh hưởng đến việc hoàn thành nhiệm vụ của người thi hành công vụ.

Kiến nghị thứ hai, nâng cấp và mở rộng hệ thống giao thông công cộng, cần có khoá tập huấn kỹ năng hành nghề, khoá đạo đức hay khoá học về an toàn giao thông cho các phụ xe và tài xế của phương tiện giao thông công cộng nhằm nâng cao thái độ phục vụ, ứng xử khéo léo trong những tình huống bất ngờ và kỹ năng lái xe an toàn để tạo dựng hình ảnh vừa thân thiện vừa chuyên nghiệp trong mắt hành khách, phục vụ tận tình hành khách, xử lý mạnh những trường hợp gây khó dễ, làm

giảm hình ảnh tốt của hệ thống giao thông công cộng. Giúp cho hành khách “chuộng” phương tiện công cộng hơn và giảm bớt việc sử dụng phương tiện cá nhân xây dựng hệ thống quản lý giao thông thông minh, hệ thống giám sát trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên các tuyến quốc lộ, đường cao tốc hay trên các phương tiện công cộng; Nâng cấp hệ thống tín hiệu đèn giao thông, giảm thiểu tình trạng kẹt xe.

Kiến nghị thứ ba, đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xây dựng hệ thống quản lý giao thông thông minh, hệ thống giám sát trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên các tuyến quốc lộ, đường cao tốc hay trên các phương tiện công cộng; hệ thống các cơ sở dữ liệu quản lý người và phương tiện tham gia giao thông; hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, v.v...

Kiến nghị thứ tư, Như nhóm tác giả có đề cập ở phần trên, nhằm hạn chế lượng lưu thông của phương tiện cá nhân thì Đài Loan đã đưa ra các mức phí dịch vụ: đỗ xe, phí giữ xe, v.v.. vô cùng cao, khi gửi xe ở trung tâm lớn, mức phí có thể lên đến 50-70 Đài tệ/giờ, tương đương 35.000- 40.000 đồng/giờ. Ở Việt Nam, các mức phí như thế vốn lại không cao. Cụ thể, năm 2020, mức phí gửi xe ô tô ở sân bay Tân Sơn Nhất giao động từ 75.000VNĐ – 200VNĐ/ngày/xe¹³. Chính vì mức giá không cao và được cho là “rẻ”, mà lượng xe ra vào sân bay khá đông và thường xuyên xảy ra tình trạng quá tải. Vì vậy, nhóm tác giả kiến nghị phương án là tăng mức phí dịch vụ cho việc sử dụng phương tiện cá nhân ở Việt Nam như: Phí đỗ xe, phí giữ xe, phí dịch vụ xe công nghệ, v.v... gấp nhiều lần so với hiện tại nhằm hạn chế việc sử dụng phương tiện cá nhân làm phương tiện chính lưu thông.

Kiến nghị thứ năm, các hình thức tuyên truyền bằng những câu khẩu hiệu phải đi kèm với hình ảnh và lời nói để đi vào sâu trong tầng lớp nhân dân lao động và công nhân vốn là tầng lớp chủ chốt của nước ta. Tích cực đổi mới nâng cao quy trình thi sát hạch lái xe, tăng thêm các câu hỏi về đạo đức, văn hóa tham gia giao thông, kiểm tra kiểm soát và xử lý nghiêm những trung tâm thi sát hạch lái xe gian

¹³ <https://dichungtaxi.com/blog/qui-xe-may-son-bay-tan-son-nhat>

lận, bán bằng, những nơi làm bằng giả để mỗi người khi thi bằng lái xe đều được cung cấp đầy đủ kiến thức pháp luật, đạo đức, ý thức và thực hành để tham gia giao thông một cách an toàn, văn hóa và lành mạnh.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- 1. Luật Giao thông đường bộ 2008**
- 2. Nghị định 100/2019/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt**
- 3. Thông tư 67/2019/TT-BCA Nhân dân được giám sát Công an nhân dân thông qua thiết bị ghi âm, ghi hình hoặc quan sát trực tiếp**
- 4. <http://www.baobaclieu.vn/an-toan-giao-thong/van-hoa-giao-thong-tu-chuyen-nhat-da-roi-56219.html>**
- 5. <http://vanhienplus.vn/chuong-trinh-van-hoa-giao-thong-nam-2019-voi-thong-diep-tuong-nho-nguoi-di-vi-nguoi-o-lai/22438/>**
- 6. <https://vtv.vn/trong-nuoc/xe-may-dang-chiem-86-luong-phuong-tien-giao-thong-dang-tham-gia-tai-ha-noi-20190404142702196.html>**
- 7. <https://vovgiaothong.vn/xe-het-nien-han-su-dung-thu-hoi-khong-duoc-quan-ly-khong-xong>**
- 8. <https://www.cuasotinhyeu.vn/van-hoa-doi-song/cuoc-song-muon-mau/nu-sinh-so-hai-vi-bi-sam-so-tren-xe-buyt.html>**
- 9. <https://phapluatmoitruong.vn/ha-noi-nguoi-cao-tuoi-bi-ep-phai-mua-ve-khi-di-xe-bus-cua-transerco/>**
- 10. <http://www.csgt.vn/tintuc/10368/Can-giai-phap-cung-ran-lam-giam-tinh-trang-chong-nguoi-thi-hanh-cong-vu.html>**
- 11. <https://anhsangvacuocsong.vn/giao-thong-dai-loan-nhung-dieu-dang-hoc-hoi/>**
- 12. <https://www.dulichcongvu.com/han-quoc/di-lai-mua-sam/tim-hieu-he-thong-giao-thong-thong-minh-cua-han-quoc-c33p1907.htm>**
- 13. <https://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/The-gioi/955293/the-gioi-manh-tay-voi-toi->**

pham-chong-doi-giet-nguoi-thi-hanh-cong-vu

14. <https://dichungtaxi.com/blog/gui-xe-may-son-bay-tan-son-nhat>