

# **PHÂN TÍCH NGUYÊN NHÂN & HẬU QUẢ CỦA TAI NẠN GIAO THÔNG**

**Nguyễn Thị Huyền Trang**

Lớp : 19D1LK03 - Ngành Luật Kinh Tế

Khoa Luật và Quan hệ quốc tế, Trường Đại học Kinh Tế - Tài chính TP.HCM (UEF)

## **TÓM TẮT**

Việt Nam hiện là một trong những quốc gia năng động nhất Đông Á - Thái Bình Dương đang trên đà phát triển mạnh mẽ về tất cả mọi mặt. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều bất cập gây cản trở cho bước tiến đó, đặc biệt là vấn đề Tai nạn giao thông (TNGT). Theo thông tin từ Bộ Công An, trong vòng 10 năm từ 2009 - 2019, bình quân mỗi năm có gần 10.000 người chết vì TNGT, trong đó đa số người bị tai nạn đang trong độ tuổi lao động, gây nhiều hệ lụy cho nền kinh tế Việt Nam. Chính vì vậy, TNGT luôn là "điểm nóng" đáng chú ý trong xã hội. Do đó, bài viết muốn đề cập đến chủ điểm TNGT, phân tích những nguyên nhân và hậu quả của vấn đề. Để cuối cùng có thể đề xuất các giải pháp triệt để nhằm cải thiện tình trạng giao thông đường bộ của Việt Nam.

*Từ khóa : Tai nạn giao thông (TNGT), nguyên nhân, hậu quả.*

## **1. ĐIỂM NÓNG MANG TÊN "TAI NẠN GIAO THÔNG"**

Từ lâu, TNGT đã là một vấn đề luôn gây nhức nhối trong xã hội. Không kể nông thôn hay thành thị, mỗi ngày đều có "những vị khách không mời" là TNGT. Nhẹ thì bị xây xước, nặng thì đánh đổi luôn cả tính mạng con người. Điều đáng nói, cứ mỗi dịp lễ đến, như một điệp khúc muôn thừa, số vụ TNGT lại tăng nhanh một cách chóng mặt. Và những số liệu thống kê hàng năm luôn là bằng chứng xác thực nhất để gióng hồi chuông cảnh tỉnh tình trạng giao thông của Việt Nam đang ở mức báo động đỏ.

Năm 2014, Việt Nam đã chứng kiến sự lên ngôi của "những con số ám ảnh" với 10.601 số vụ TNGT đường bộ khiến 8.788 số người chết và 6.265 người bị thương [1]. Ước tính mỗi ngày trôi qua trên đất nước hình chữ S của chúng ta có 25 người chết và gần 20 người tàn phế suốt đời do TNGT, vị chi cứ 5 ngày, chúng ta có số nạn nhân tương đương vụ

khủng bố ở Paris. Nếu đem lên bàn cân so sánh, số người thiệt mạng vì TNGT trong năm 2014 gấp 02 lần so với cuộc xung đột đẫm máu xảy ra từ tháng 4 tới ngày 21 tháng 10 tại miền Đông Ukraine khiến khoảng 4.000 người thiệt mạng. Con số này đồng thời gấp 30 lần số người chết trong vụ tai nạn máy bay MH17 rơi ở phía Đông Ukraine là 298 người và gấp 37 lần số người chết trong vụ tai nạn máy bay MH370 gặp nạn trên khu vực phía Nam Ấn Độ Dương là 239 người, cả hai chuyến bay đều thuộc hãng hàng không Malaysia Airlines. Và nó cũng nhỉnh hơn so với số người chết do đại dịch của thế giới - Ebola khiến 8.053 người tử vong. Dường như, TNGT cũng đang dần trở thành "một đại dịch" để lại nhiều hậu quả nặng nề mà bắt buộc mỗi người dân phải có ý thức trách nhiệm để ngăn chặn và không chể đễ "đại dịch TNGT" không bùng phát lớn mạnh hơn.

## **2. NHỮNG KHÍA CẠNH NGUYÊN NHÂN & HẬU QUẢ CỦA TNGT**

### **2.1 Nguyên nhân gây ra TNGT - "Bị cáo" là ý thức người tham gia giao thông, còn "đồng phạm" chính là rượu bia, chất kích thích**

Để nhìn nhận rõ nguyên nhân gây ra TNGT, chúng ta phải đi sâu phân tích cả hai khía cạnh khách quan và chủ quan với một cái nhìn đa chiều nhất.

#### **2.1.1 Nguyên nhân khách quan**

- Cơ sở hạ tầng : Chất lượng các cơ sở hạ tầng giao thông xuống cấp nghiêm trọng. Một phần do quá tải, công trình thi công không đảm bảo chất lượng, một phần do sự chắp vá trong quá trình sửa chữa, nâng cấp lại. Tình trạng sạt lở, sụt lún tạo nên các vết nứt hay các ổ gà, ổ voi trên mặt đường thường xuyên xảy ra trên các tuyến đường có số lượng phương tiện giao thông lớn.

- Phương tiện giao thông : Các loại phương tiện giao thông đường bộ còn gặp vấn đề về kỹ thuật do quá trình sản xuất, bảo hành và sử dụng. Bên cạnh đó, tình trạng "râu ông nọ chấp cằm bà kia" ngày càng ăn sâu vào thị trường sản xuất làm phương tiện giao thông hoạt động không được ổn định về cả cấu trúc lẫn công suất.

- Tổ chức giao thông : Theo Bộ công an, lực lượng cảnh sát giao thông chủ động phát hiện nhiều bất hợp lý trong tổ chức giao thông đô thị cũng như tổ chức giao thông trên các tuyến quốc lộ, cao tốc, . . . Bên cạnh đó, một số người dân còn lấn chiếm lòng lề đường, tận dụng vỉa hè để kinh doanh, gây bất tiện cho người tham gia giao thông.

### **2.1.2 Nguyên nhân chủ quan**

- Quản lý Nhà nước : Không chỉ là công tác quản lý lái xe của một số doanh nghiệp kinh doanh vận tải còn thiếu chặt chẽ, chưa hiệu quả, mà còn là sự thiếu trách nhiệm trong lúc thực hiện các nhiệm vụ thanh tra, tuần tra kiểm soát của các lực lượng chức năng trên các địa bàn quản lý. Và đáng nói trong các quy định về luật giao thông đường bộ trong thực tiễn áp dụng còn có nhiều bất cập, hạn chế khiến người dân khó tiếp cận và tuân thủ đúng.

- Người tham gia giao thông: Người điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông còn thiếu nhận thức, tính cộng đồng, đồng thời cũng chưa nắm bắt các quy định pháp luật, và văn hóa giao thông văn minh.

### **2.1.3 "Bị cáo" là ý thức của người tham gia giao thông, mà "đồng phạm" chính là rượu bia, chất kích thích.**

Không thể phủ nhận rằng, nguyên nhân dẫn đến các vụ TNGT xuất phát từ ý thức của người tham gia giao thông chiếm tới 80% - Một con số không hề nhỏ. Quả thật, hành vi ứng xử của một số bộ phận người tham gia giao thông còn kém, thực sự đáng phê bình và cần có biện pháp xử phạt triệt để. Nhiều người tham gia giao thông không có giấy phép lái xe theo đúng quy định, tay lái còn yếu kém, thiếu kiến thức về đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông, chạy quá tốc độ, chở quá tải, vượt đèn đỏ, không chấp hành tín hiệu đèn giao thông. Mặc dù có một số người ý thức được hành vi vi phạm luật giao thông của mình nhưng vẫn cố tình làm ngơ, thậm chí nhiều người còn có những hành động, thái độ khiếm nhã, thiếu tôn trọng đối với nạn nhân hoặc người có thẩm quyền như cảnh sát giao thông, . . . Phải kể đến một bộ phận thanh niên thường thích chứng tỏ bản thân, lạng lách đánh võng, không đội mũ bảo hiểm, chở vượt quá số người quy định gây nên nhiều hậu quả đáng tiếc.

Nghiêm trọng hơn là người điều khiển phương tiện sử dụng rượu bia và chất kích thích khi tham gia giao thông. Theo Tổ chức Y tế thế giới (WHO), tác hại của rượu, bia liên quan đến tai nạn giao thông đặc biệt đáng báo động ở các nước đang phát triển, nơi mà việc tiêu thụ rượu, bia tăng cao. Thực tiễn cho thấy, Việt Nam đứng thứ hai khu vực Đông Nam Á, thứ 10 Châu Á và thứ 29 trên thế giới về tiêu thụ rượu, bia [2]. Qua một khảo sát tại các nhà hàng, quán nhậu cho thấy, tỷ lệ thực khách tự điều khiển phương tiện giao thông sau

khi uống rượu bia là 68%. Khoảng 40% trong số đó ra về với tình trạng say xỉn [3] . Theo bác sĩ Phạm Gia Anh - Phó trưởng phòng Kế hoạch tổng hợp Bệnh viện hữu nghị Việt Đức, rượu, bia gây ảnh hưởng lớn đến khả năng điều khiển phương tiện giao thông như có biểu hiện bốc đồng, điều khiển xe với tốc độ cao, không làm chủ được hành vi hoặc ức chế não bộ gây buồn ngủ, giảm từ 10%-30% phản xạ khi gặp tình huống bất ngờ xảy ra và nhiều hệ lụy khác [4].

Người dân khi tham gia giao thông đã không nhận thức được hậu quả nặng nề mà bản thân, gia đình và cả xã hội phải gánh chịu khi xảy ra TNGT. Ông Khuất Việt Hùng - Phó chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông quốc gia từng nói "Mỗi ngày ở Việt Nam có 25 người bước ra khỏi nhà và không bao giờ quay trở về, cùng với đó là hàng chục gia đình tan nát vì tai nạn giao thông, hàng trăm người đau xé lòng vì mất đi người thân yêu".

## **2.2 Hậu quả do TNGT để lại**

Về trước mắt, người gây ra TNGT là người đã vi phạm pháp luật, có thể bị xử phạt hành chính hoặc xử phạt hình sự, khiến mất trật tự an ninh xã hội. Nhưng về dài lâu, hậu quả do TNGT để lại là không thể nào "cân đong đo đếm" hết được.

Có biết bao nhiêu người vĩnh viễn tàn phế, có biết bao gia đình phải chịu cảnh tang thương, người đầu bạc tiền kẻ đầu xanh, con mất cha, vợ mất chồng, . . . Nỗi đau về tinh thần ấy làm sao có thể nguôi ngoai trong lòng? Không những thế, TNGT cũng ảnh hưởng đến tính chất và đe dọa sự phát triển bền vững của giống nòi.

Số người thiệt mạng và chịu thương tích do TNGT phần lớn là người trẻ tuổi, điều đó khiến cho đất nước mất đi nguồn lao động, nguồn nhân lực đóng góp công sức vào sự phát triển của đất nước. Đặc biệt sau những vụ TNGT, kinh tế của đất nước cũng chịu thiệt hại và giảm sút nghiêm trọng. TNGT là gánh nặng kinh tế cho gia đình và cả cộng đồng. Trên cơ sở đánh giá của Ngân hàng thế giới vào năm 2014, TNGT gây thiệt hại cho Việt Nam tới 885 triệu USD mỗi năm, trong khi chi phí của chính phủ là khoảng 3 tỷ đô. Chi phí cơ hội của các gia đình còn lớn hơn do khả năng suy giảm sức lao động của người bị tai nạn, dẫn đến giảm thu nhập hộ gia đình [5].

Nhìn chung, hậu quả do TNGT gây ra là những hệ lụy đáng nghiêm trọng, có tính lâu dài. Vậy làm thế nào để có thể khống chế tốt "đại dịch" kinh hoàng này ? Tất nhiên, chúng ta cần hướng tới những biện pháp thiết thực và mang tính triệt để.

### **2.3 Hướng đến những giải pháp cụ thể**

Trước hết, để người dân có thể nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông, thì đòi hỏi luật giao thông phải sát sao, phù hợp để người dân có thể dễ dàng tiếp nhận. Cạnh đó, những biện pháp xử phạt cần được thắt chặt, đảm bảo đúng quy định và răn đe, cảnh cáo được người vi phạm luật giao thông. Nhiều giải pháp hỗ trợ thật sự chưa thiết thực, công tác quản lý còn mềm mỏng bắt buộc phải được điều chỉnh và nâng cao hơn. Việt Nam có thể học hỏi, áp dụng kinh nghiệm của những nước phát triển trên thế giới, dẫn chứng như tăng chế tài xử phạt vi phạm hành chính kể cả mức xử phạt và hình thức xử phạt. Ở Anh, mức phạt 5.000 bảng Anh và tước giấy phép lái xe trong vòng 12 tháng là biện pháp xử phạt dành cho người điều khiển mô tô và ô tô có nồng độ cồn trong hơi thở hoặc máu vượt mức cho phép gây ra TNGT, . . . [6].

Bên cạnh đó, tổ chức tuyên truyền giáo dục, nâng cao ý thức tham gia giao thông của người dân cũng là một giải pháp có hiệu quả. Việc phổ cập kiến thức rộng rãi cho mọi người, đặc biệt là những bạn học sinh, sinh viên về những quy định của Luật giao thông đường bộ 2008 cần triển khai bằng những hình thức tuyên truyền thú vị, hấp dẫn hơn với các băng rôn, áp phích sống động hay các chương trình, các cuộc thi viết bài hội thảo về luật giao thông đường bộ. Chiến dịch tuyên truyền tại Anh - BOB bắt đầu từ năm 2004 đã trở thành biểu tượng trong đấu tranh chống sử dụng chất có cồn khi lái xe, một chiến dịch thành công và đem lại hiệu quả cao, cải thiện được ý thức của người tham gia giao thông cũng như tình trạng giao thông ở nước này [7].

Cũng để xoa dịu bớt phần nào nỗi đau do TNGT gây ra, Ngày Thế giới Tưởng niệm Nạn nhân Giao thông đường bộ được diễn ra vào ngày Chủ Nhật thứ ba của tháng 11 hàng năm. Đây là một ngày hành động quốc tế do Liên Hiệp Quốc ban hành trong nghị quyết A/RES/60/5.

### **2.4 Những kết luận cuối cùng**

Trong những năm trở lại đây, Việt Nam đã phần nào có sự cải thiện đáng kể về tình trạng giao thông, số vụ TNGT đã giảm đi rất nhiều. Đặc biệt, Luật giao thông đường bộ 2008 và mới nhất là Nghị định 100/2019/NĐ-CP quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt đã có những tác động lớn đến lĩnh vực giao thông đường bộ, hành vi của người tham gia giao thông.

Tuy nhiên, để có thể thực sự hạn chế TNGT, ý thức của người tham gia giao thông vẫn luôn đóng vai trò tiên quyết. Đã bao giờ khi ra đường, bạn tự ngẫm nghĩ câu trả lời cho câu hỏi "Mình đã tuân thủ, chấp hành đúng luật giao thông đường bộ hay chưa?". Chúng ta đang sống ở một đất nước hòa bình, nhưng đất nước hòa bình ấy mỗi năm lại có số người chết tương đương số người thiệt mạng vì khủng bố ở các nước khác. Vậy Việt Nam, có còn là đất nước hòa bình hay không?

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Ủy ban An toàn giao thông quốc gia (2014) - Cuộc họp trực tuyến tổng kết công tác bảo đảm trật tự ATGT năm 2014 và nhiệm vụ trọng tâm năm 2015.
2. Cục Y tế dự phòng (Bộ Y Tế) (2016) - Hội thảo "Chia sẻ kết quả nghiên cứu về thực trạng sử dụng rượu, bia tại Việt Nam và dự án Luật phòng chống tác hại của rượu, bia.
3. TS. Vũ Anh Tuấn - Giám đốc Trung tâm nghiên cứu phát triển GTVT Việt Đức (2019) - Hội thảo "Công bố kết quả nghiên cứu ảnh hưởng của việc lạm dụng đồ uống có cồn đến hành vi điều khiển mô tô, xe máy tại Việt Nam".
4. Khánh Nguyễn - [//vtv.vn/trong-nuoc/gan-40-so-vu-tai-nan-giao-thong-lien-quan-den-ruou-bia-2016100318485768.htm](http://vtv.vn/trong-nuoc/gan-40-so-vu-tai-nan-giao-thong-lien-quan-den-ruou-bia-2016100318485768.htm)
5. TS. Lê Thu Huyền - Bộ môn Quy hoạch & quản lý GTVT Đại học GTVT - "Phân tích hành vi sử dụng rượu bia khi tham gia giao thông:  
Tiếp cận bằng phương pháp phân tích nguyên nhân – kết quả" (p.2).
6. TS. Lê Thu Huyền - Bộ môn Quy hoạch & quản lý GTVT Đại học GTVT - "Phân tích hành vi sử dụng rượu bia khi tham gia giao thông:  
Tiếp cận bằng phương pháp phân tích nguyên nhân – kết quả" (p.6).

7. TS. Lê Thu Huyền - Bộ môn Quy hoạch & quản lý GTVT Đại học GTVT - "Phân tích hành vi sử dụng rượu bia khi tham gia giao thông:

Tiếp cận bằng phương pháp phân tích nguyên nhân – kết quả" (p.7).