

BỘ GIÁO DỤC ĐÀO TẠO
VỤ CÔNG TÁC HỌC SINH, SINH VIÊN

TÀI LIỆU
GIÁO DỤC AN TOÀN GIAO THÔNG
CHO SINH VIÊN, HỌC SINH
CÁC TRƯỜNG ĐẠI HỌC, CAO ĐẲNG,
TRUNG HỌC CHUYÊN NGHIỆP

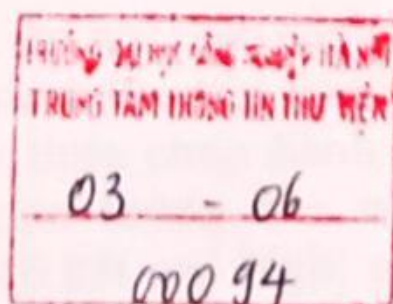
(Tài liệu lưu hành nội bộ)

Hà Nội, 2007

**BỘ GIÁO DỤC ĐÀO TẠO
VỤ CÔNG TÁC HỌC SINH, SINH VIÊN**

**TÀI LIỆU
GIÁO DỤC AN TOÀN GIAO THÔNG
CHO SINH VIÊN, HỌC SINH
CÁC TRƯỜNG ĐẠI HỌC, CAO ĐẲNG,
TRUNG HỌC CHUYÊN NGHIỆP**

(Tài liệu lưu hành nội bộ)



Hà Nội, 2007

LỜI NÓI ĐẦU

Những năm gần đây, tình hình trật tự an toàn giao thông ở nước ta có nhiều diễn biến phức tạp. Tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông gây nhiều thiệt hại nghiêm trọng về người, tài sản của Nhà nước và nhân dân, đang là vấn đề bức xúc của toàn xã hội.

Ngày 19 tháng 11 năm 2002, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 13/2002/NQ-CP về các giải pháp kiểm chế gia tăng và tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.

Trong nhiều năm nay, ngành Giáo dục và Đào tạo đã triển khai công tác giáo dục an toàn giao thông ở tất cả các cấp học, bậc học từ mầm non đến đại học nhưng hiệu quả đạt được còn hạn chế, nhất là đối với khối sinh viên, học sinh các trường đại học, cao đẳng, THCN. Vì thế, việc tiếp tục đẩy mạnh hơn nữa công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học hiện nay là rất cấp thiết.

Để các trường đại học, cao đẳng, THCN từ năm 2003-2004 kịp thời có tài liệu giúp học sinh, sinh viên nâng cao nhận thức, ý thức chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật về trật tự giao thông của người tham gia giao thông, thực hiện có kết quả Nghị quyết của Chính phủ, góp phần vào việc thiết lập lại trật tự an toàn giao thông, chặn đứng tình trạng gia tăng và tiến tới giảm dần tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, Bộ Giáo dục và Đào tạo xuất bản cuốn *"Tài liệu giáo dục an toàn giao thông cho sinh viên, học sinh các trường đại học, cao đẳng, trung học chuyên nghiệp"*.

Chúng tôi xin chân thành cảm ơn Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, Cục Cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt, trường Đại học Giao thông vận tải đã nhiệt tình giúp đỡ biên soạn cuốn tài liệu này.

Do thời gian biên soạn có hạn, cuốn tài liệu có thể còn thiếu sót, rất mong các thầy, cô giáo, các em sinh viên, học sinh, các độc giả đóng góp ý kiến để được hoàn thiện hơn.

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

Chương I

TAI NẠN GIAO THÔNG ĐANG LÀ MỘT HIỂM HỌA CỦA XÃ HỘI

I. Tai nạn giao thông mang tính toàn cầu

1. Một số vấn đề chung về giao thông vận tải và tai nạn giao thông

a) Tính hai mặt của hoạt động giao thông vận tải (GTVT)

Theo Từ điển Tiếng Việt thì **giao thông** là “việc đi lại từ nơi này đến nơi khác của người và phương tiện chuyên chở” còn **vận tải** là “chuyên chở người hoặc đồ vật trên quãng đường tương đối dài”. Như vậy giao thông và vận tải là hai khái niệm khác nhau song rất gắn bó với nhau. Chúng đều hướng tới việc thay đổi vị trí không gian của người, phương tiện và đồ vật. Nói đến vận tải là phải nói đến giao thông và nhiều trường hợp tham gia giao thông là để vận tải. Trước đây, người ta coi vận tải là “ngành sản xuất vật chất đặc biệt” hoặc “ngành sản xuất vật chất thứ tư”. Ngày nay quan niệm phổ biến cho rằng vận tải là ngành dịch vụ. Khi nói đến vận tải, người ta thường nói tới các quan hệ kinh tế (được điều chỉnh bởi luật kinh tế, luật hợp tác xã, luật dân sự...) còn khi nói đến giao thông lại hay nói đến các quan hệ sinh hoạt với chủ thể rộng rãi hơn (được điều chỉnh bởi luật hành chính, luật dân sự nhiều hơn). Ở đây sử dụng thuật ngữ giao thông chủ yếu theo nguyên nghĩa song có khi cũng bao hàm cả nghĩa vận tải (đây cũng là cách quan niệm về khái niệm giao thông khi Quốc hội nước ta xây dựng Luật Giao thông đường bộ vừa qua).

Sinh thời, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã nói: “Bất kỳ ai muốn sống thì phải có bốn điều: ăn, mặc, ở, đi lại”. Người còn nói: “Giao thông vận tải rất quan trọng đối với chiến đấu, đối với sản xuất, đối với đời sống của nhân dân... nếu giao thông có chỗ nào đó nghẽn lại thì nó sẽ ảnh hưởng trực tiếp ngay đến chiến đấu, đến sản xuất, đến đời sống nhân dân”. Đi lại tuy không phải là nhu cầu tự thân song nó càng ngày càng phát triển cùng với sự phát triển của loài người. Đã có lúc người ta cho rằng sự phát triển của thông tin và của một số dịch vụ khác sẽ làm giảm sự đi lại của con người song thực tế không phải như vậy. Một số công trình khoa học đã chứng tỏ rằng quỹ thời gian dành cho việc đi lại cũng như quãng đường trung bình mà mỗi con người phải vượt qua ngày càng tăng. Ở Việt Nam, quy luật này cũng được thể hiện. Rõ nét nhất là sau những năm đổi mới, sự phát triển kinh tế tăng lên, giao lưu xã hội tăng lên đòi hỏi việc đi lại nhiều hơn. Trẻ em tăng đi lại vì học chính khóa, học thêm, sinh hoạt lớp... Người già cũng tăng đi lại để tham gia các câu lạc bộ, thăm viếng lẫn nhau, du lịch trong và ngoài nước... Đặc biệt, nền kinh tế hàng hóa và xã hội tiêu dùng phát triển đã làm cho bức tranh giao thông vận tải có những sắc màu mới, sinh động hơn với đủ chủng loại phương tiện khác nhau.

Như trên đã nói, giao thông vận tải thỏa mãn nhu cầu thay đổi vị trí không gian của người và vật. Sự thay đổi này về lý thuyết là không được để lại dấu vết trên đối tượng. Đây chính là đặc điểm quy định yêu cầu an toàn là yêu cầu đầu tiên trong hoạt động giao thông vận tải. Rõ ràng nếu người

hoặc vật mà bị biến dạng đi trong quá trình tham gia giao thông thì mục đích của giao thông là không đạt được.

Từ xa xưa, người ta đã quen chúc nhau “Thượng lộ bình an”, “Đi đến nơi về đến chốn”. Máy bay sắp cất cánh, người ta chúc cho chuyến bay an toàn. Ngay từ năm 1966, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã yêu cầu ngành GTVT nước ta “Thi đua làm cho giao thông một là thông suốt, hai là liên tục, ba là an toàn”. Như vậy, an toàn đã trở thành một thuộc tính gắn bó hữu cơ cùng với hoạt động giao thông vận tải.

Từ sự phân tích ở trên cho thấy, giao thông vận tải là một nhu cầu cần thiết của con người và gắn các hoạt động giao thông vận tải là yêu cầu hết sức khát khe về an toàn giao thông. Tuy vậy, yêu cầu này không phải dễ dàng thực hiện bởi chính những vấn đề có tính quy luật trong giao thông sau:

Thứ nhất, giao thông vận tải có tính xã hội cao. Trên một con đường thường có nhiều người, phương tiện cùng hoạt động mà nhận thức, tâm lý, thói quen cũng như khả năng điều khiển phương tiện của mỗi người là khác nhau nên nếu hoạt động này không được trật tự hóa sẽ phát sinh nhiều va chạm, nguy hiểm. Hơn nữa, xu thế xã hội hóa toàn cầu trong hoạt động của con người, của các quốc gia hiện đang tăng lên thì việc đi lại cũng tăng lên. Việc đi lại nhiều lên tức là tăng số lượng các phần tử trên đường tất yếu dẫn đến xác suất va chạm, mất an toàn tăng lên.

Thứ hai, muốn giảm thời gian đi lại để làm được nhiều việc, quay vòng vốn nhanh thì phải tăng tốc độ. Khi tốc độ tăng lên thì khả năng làm chủ tốc độ sẽ khó khăn, dễ xảy

sinh va chạm và khi tốc độ tăng cũng làm cho động lượng của khối người và phương tiện gia tăng lên, chứa đựng nguy hiểm cao lên (hãy thử so sánh hai chiếc xe đạp đâm nhau với hai đoàn tàu cao tốc đâm nhau sẽ thấy sự khủng khiếp khác nhau như thế nào).

Điều này thể hiện rất rõ ở nước ta cũng như các nước khác. Khi mật độ giao thông thưa thớt, khi phương tiện giao thông thô sơ, tốc độ thấp thì tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông ít xảy ra và vấn đề trật tự an toàn giao thông (TTATGT) cũng chưa thành vấn đề lớn của xã hội. Và loài người đã, đang và sẽ còn phải chấp nhận các phương tiện giao thông như một nguồn nguy hiểm cao đối với xã hội; chấp nhận mặt trái của hoạt động giao thông vận tải, đó là sự mất an toàn mà chỉ có thể hạn chế chứ không thể xóa bỏ hoàn toàn.

b) Khái niệm tai nạn giao thông (TNGT)

Theo Từ điển Tiếng Việt thì *"Tai nạn là việc rủi ro bất ngờ xảy ra gây thiệt hại lớn cho con người"*. TNGT là một loại tai nạn cụ thể gắn với hoạt động của con người trong lĩnh vực giao thông. Khi nghiên cứu về TNGT, nhiều tác giả đã đưa ra khái niệm khác nhau nhằm phục vụ cho việc xác định, phân tích, xử lý và đấu tranh phòng ngừa TNGT. Theo tác giả Đỗ Đình Hòa (Học viện Cảnh sát nhân dân) thì: *"Tai nạn giao thông là sự việc bất ngờ, xảy ra ngoài ý muốn chủ quan của con người khi các đối tượng tham gia giao thông đang hoạt động trên địa bàn giao thông công cộng nhưng do chủ quan vi phạm các quy tắc an toàn giao thông hoặc do gặp phải các tình huống,*

sự cố đột xuất không kịp phòng tránh đã gây ra những thiệt hại nhất định về người và tài sản cho xã hội”.

Đây là một khái niệm có tính khái quát cao và có ý nghĩa khoa học vì:

- TNGT luôn gắn với hành vi của con người trong lĩnh vực giao thông song không nhất thiết phải có phương tiện giao thông (ví dụ người đang đi trên cầu bị ngã xuống sông do ván cầu bị sứt). Quan niệm như vậy sẽ khái quát hơn so với việc coi TNGT “là sự va chạm...” như một số tác giả khác dù rằng hầu hết các vụ TNGT đều có sự va chạm giữa một phương tiện giao thông với người, vật khác.

- Một TNGT cụ thể là một sự bất ngờ, ngẫu nhiên (cả đối tượng gây tai nạn và người bị hại đều không thể biết trước một cách chính xác lúc nào? ở đâu? sẽ xảy ra tai nạn. Sự khẳng định này rất quan trọng để phân biệt một TNGT với một vụ án sử dụng phương tiện giao thông làm công cụ hoặc một vụ tự thương, tự tử). Tuy vậy, nhìn chung sự ngẫu nhiên này lại có tính tất nhiên vì đa số các vụ TNGT là do vi phạm pháp luật về giao thông (sẽ phân tích kỹ ở phần sau).

c) Phân loại TNGT

TNGT có thể phân loại theo nhiều cách khác nhau. Thông thường người ta phân loại TNGT theo loại hình giao thông vận tải và mức độ của hậu quả.

** Theo loại hình giao thông vận tải có:*

- TNGT đường bộ;
- TNGT đường sắt;