

Vấn đề giao thông tại mọi quốc gia trên thế giới luôn là bài toán khó giải, nhất là đối với những nước nghèo nàn lạc hậu.



Đối với một nước mà thế chế cộng quyên có những bước vĩ mô siêu việt, thì việc ưu tiên đầu tư cho hạ tầng cơ sở quốc gia mà họ nắm quyền, trong đó đặc biệt là giao thông luôn là ưu tiên hàng đầu.

Ngay cả ta tính trung bình diện tích dành cho xây dựng đường xá trong một đô thị hiện đại luôn phải chiếm tới 20% tổng diện tích toàn thành phố trở lên. Như vậy mà những thành phố lớn như Mexico City- Thủ đô của nước Mexico - Với trên 20 triệu người sinh sống, người dân mới có đường đi lại dễ dàng...

Việt Nam, với tổng diện tích trung bình dành cho giao thông đô thị chỉ khoảng 5%, thì với những thành phố đông dân như Hà Nội (khoảng hơn 4 triệu người), Sài Gòn (khoảng trên dưới 10 triệu người) thì hạ tầng giao thông trở nên tắc nghẽn và hỗn loạn trầm trọng là điều dễ hiểu.

Ngay cả ta đã nghiên cứu và phân tích nhiều về những nguyên nhân gây ra hiện tượng hỗn loạn trong giao thông Việt Nam, những học giả nào chưa dám nói lên một số thực tế nhức nhối đó là: Chính sách quản lý giao thông (CSGT) Việt Nam, lại là một trong những nguyên nhân gây ra nên pháp luật nghiêm trọng, và đáng sợ là một tổ chức giám sát một bằng chứng chuyên hành nghề cướp bóc- Mãi lại trên đường.

Kể từ đầu những năm 1990 trở lại đây, khi mà nhà cộng quyên CSVN tuyên bố xóa bỏ bao cấp, thì nền kinh tế thị trường tự phát đã có cơ hội phát triển. Đi cùng với nền kinh tế hàng hóa, các phương tiện vận tải (chủ yếu là ô tô) đã không ngừng tăng mặt cách chóng mặt. Vấn đề là, thay vì nhập ô tô mới nguyên chiếc hoặc chi tiết máy móc riêng rẽ nhập ráp tại Việt Nam, các nhà nhập khẩu ô tô lại chú tâm nhập hàng triệu chiếc xe I Fa cũ nát từ Đông Đức, xe Ka Maz từ Liên Xô (cũ) và các loại xe vận tải hàng nông thôn từ Hàn Quốc.

Đó cho những “đường rác” biệt di đường là những chiếc xe cũ nát được nhập khẩu vô tội vạ lấy

hành pháp, thì khâu đầu tiên mà CSGT góp phần hỗ trợ, là khâu đăng ký xe. Món hời từ các chủ xe đến đăng ký mua giấy này chủ dành riêng cho các cán bộ CSGT tiếp quản phòng (công an tỉnh, thành phố) đến cán bộ trực tiếp đăng ký xe. Trong đó thường có kèm “dịch vụ” lên đời xe, là nâng năm sản xuất (tức là tăng thời hạn đăng ký lưu hành) bằng cách thay đổi số khung số sơn (nếu không xe cho phép), và “dịch vụ” biến xe đời mà chủ yếu là biến số có tổng ba số cuối bằng 9 hoặc 10 (gọi là chín nóc, mười nóc) để chủ xe làm ăn phát tài(!)...

Khi nhúng chiếc xe vào nồi nói trên lẫn bánh trên đường, thì đây là lúc các “chết” cần đóng cửa CSGT bắt đầu có chủ hời “gặt hái”. Xe có kích cỡ thùng cao quá, rộng quá quy định? Không sao cả! “Làm luật”, tức là nộp tiền. Xe chủ hàng quá khổ, quá tải? Nộp tiền, rồi... tiếp tục lên đường. Món chiếc xe tùy theo kích cỡ (thường rộng với số tiền nhỏ), số đăng ký các CSGT đóng xe “kiểm tra giấy tờ” trong khoảng thời gian nhúng là một phút, để chủ cho họ mua một giấy đã đăng ký có tiền “làm luật” bên trong. Thông thường chủ là một chủ mua xăng (hay bán xăng giấy tờ nào) để nộp tiền cho kín đáo, chủ không cần phải trình đăng ký xe, hay bằng lái, vào đến hàng làm gì cho mệt!!!

Huống là nhúng tuy nhiên đăng ký vào đã bắt rút ruột từ lúc thi công, nên rút ruột họ hàng, rồi càng nhanh có “gà”, thậm chí là “voi” chủ trong một thời gian ngắn, biến các loại xe quá khổ quá tải mà các số tung hoành. Nguy hiểm nhất là đời với nhúng cây chủ yếu thì càng nhanh mua giấy tờ hời. Việt Nam chuyên xe đời có giấy tờ đăng ký lưu hành 6- 7 chủ từ đời bình thường qua nhúng chiếc chủ có một giấy hời từ đời 15 năm, thậm chí là 10 năm là chuyên không có gì để biến(!)

Vậy khi chủ mua phá hoại đăng ký xá cửa Việt Nam chính là CSGT!

Như đến bằng lái xe, thì trong nhúng năm trước đây công viên Sát Hời chủ thu xếp quy định CSGT, chủ đảm bảo năm trước đây món chuyên qua Sổ Giao Thông Việt Trì. Đời với bằng lái thì cũng có tiền là có bằng ngay. “Dịch vụ” chủ bằng nhanh gọn không tốn thời gian học luật, thậm chí thi tay lái cũng có người thi hộ khâu “Đón Sổ”. Bằng lái đời bằng B lên bằng C, thậm chí lên bằng... bằng F cũng chủ là chuyên nhúng! Chính vì vậy mới có chuyên lái xe khách tuy nhiên Bắc- Nam khi gây tai nạn chủ không hàng loạt, hời ra món biến là anh ta không... biến luật giao thông(?!). Xin trích một đơn văn của hai phóng viên đi tra là Hoàng Vũ và Duy Hiên- Báo Dân Trí, đăng ngày 29/11/2009 viết về vụ tại nạn giao thông kinh hoàng làm chết 9 người và nhúng người khác bị thương tại Thanh Hóa- Hà Nội, như sau: “Sớm lòng của Phan Xuân Lăng khi chúng tôi gặp người. Là lái xe lâu năm nhúng nhúng quy định nhúng trong Luật Giao thông đường bộ, cũng là người dung trong khi sát hời chủ giấy phép lái xe, Lăng đâu không nhúng”.

Vậy CSGT là kẻ tiếp tay cho các lái xe rôm cớ ý gì? Ngồi qua các vụ tai nạn giao thông!

Nhiều năm qua, trong ngành công an thì phòng CSGT tiếp cận quần, huyếch lên đến cấp tỉnh, thành phố (hiện nay CSGT tiếp huyếch không đến cấp “đồng đồng” nữa), luôn là nơi hội tụ các thành phần con ông cháu cha và những kẻ có nhu cầu tiền bạc ra đời mua chuộc. Thời trẻ trâu là ngày xưa thì ông bà ta có câu “đồng đồng đồng” để chế nhạo những kẻ chuộc ăn mầy, làm mỗ. Nhưng ngày nay đến cả làm kẻ đồng đồng như CSGT lại không hề đến gần chút nào, vì đó là cách làm giàu hợp pháp(?) mà không tốn mồi hôi, công sức và trí tuệ. Chế làm phép tính sơ sơ, nếu những người cung đồng đồng nhu cầu xe lưu thông như tuyến Quốc Lộ Số 1 chung hàng, cỡ mỗi phút CSGT sẽ “làm luật” xong 1 xe (thu khoảng 100 ngàn đồng). Công lợi mỗi giờ sẽ là 6 triệu, mỗi ngày “làm việc” 8 tiếng cỡ mỗi “chết” sẽ có trung bình khoảng từ 40 đến 48 triệu. Thời là mỗi con số khủng khiếp! Ấy là chưa kể đến nếu có vụ tai nạn giao thông nào, thì kẻ sai hay người đúng cũng sẽ phải mất những khoản tiền lớn cho CSGT để mà chuộc xe ra cho nhanh...

Lâu ngày, thế “luật” của CSGT đã trở thành quen thuộc đến nỗi, xe không có lỗi gì, tức là để gây tai nạn, hàng hóa đúng trọng tải, phạm cách, những khi qua “chết” công an thì vẫn cứ phải... “làm luật” như thường. Tại sao có chuyện vô lý vậy? Vì rồi đến gần là lái xe chờ hàng mỗi ngày trên đồng đồng, sẽ có lúc vì phạm. Nếu lái xe nào không “nuôi” để cho CSGT thì hãy lưu ý, sau này, là để xảy ra lỗi cho CSGT bắt đồng đồng thì yên tâm mà đưa xe vào “kho” của CSGT, rồi chờ vài tháng mới đồng đồng nộp phạt mà lấy xe về...

Vì những lý do vậy, cho nên đồng đồng nào cũng phải “làm luật” vậy là lái xe chờ hàng cỡ nào để gây tai nạn, chờ đúng tại vụ..., mà làm gì, vì đồng đồng nào thì cũng mất tiền. Thế mỗi có chuyện là để là, mất chiếc xe tại, lái xe bị thu bằng lái, đăng ký xe bị giữ (vì chưa đồng đồng “làm luật” ở Miền Nam), những lợi ích thoắt mất chực rong ruồi chờ hàng tiền... Hà Nội!!!

Ngồi viết bài này, vào thời gian năm 2000 đến 2002 thường xuyên thuê xe chờ hàng là gần vòng rông (gần trung) từ Gia Lai, Đắc Lắc và Việt Trì- Phú Thọ ở Miền Bắc để bán. Ngoài việc bị kiểm soát, thu vớ số tiền vôi vĩnh gây khó khăn cho bản thân, khi đến mất rồi thì nhu cầu tiền lo lót cho bản chúng để nhanh xong thủ tục gây tai nạn. Thì trên đồng đồng vẫn chuyện gần Miền Bắc, còn bị hàng chết “chết” CSGT cỡ 16 tỉnh thành liên tiếp “làm luật” trên suốt chặng đồng đồng, để biết là các tỉnh thành như Gia Lai, Quảng Trị, Quảng Bình, Thanh Hóa, Hà Tây, Hà Nội, có lúc phải “làm luật” tại 3 “chết” công an trong mỗi tỉnh thành.

Những nơi mãi cũng có ngày “cóc phải mồi mồi”. Mỗi ngày cuối tháng 2 năm 2002, sau chặng đồng đồng hàng ngàn km từ Gia Lai chờ hàng đến đến phố Cổ - Hà Tây. Ngồi viết

bài này vốn đã quá quen với quy luật hoạt động của CSGT Hà Tây, nên đã cho xe nghỉ ngơi ở trung tâm thị xã Ninh Bình để tránh phải “làm luật” tại “chốt” CSGT Cầu Giấy - Mất đi một chút tình cảm vì đòi tiền cao của lái xe. Nhưng dù “căn” giờ cho đúng 7 giờ sáng (giờ nghỉ của CSGT) mới cho xe chạy qua đó. Đến giờ này, thì không ngờ chiếc mô tô “Bồ Ngựa” trở nên toát của CSGT Hà Tây vốn lù lù ngay gần Cầu Giấy. Thì là phải xuống để “làm luật”. Một tên CSGT mới non choẹt chỉ khoảng trên 20 tuổi nhìn tập giầy tập hồ sơ giấy (gồm 28 con dấu các loại) của người viết bài này như nhìn một vật lạ, rồi hỏi đến địa điểm đi chơi khác lạ như lòng: “Tao xem giầy tập của mày làm gì, nếu mày không có giầy thì làm sao đi được về Miền Nam ra đây? Có “làm” cho nhanh rồi đi là được”. Bị xúc sự tức giận của hành trình, nào là trộm cắp xe, nào là quỵn lý thuyết trình, nào là CSGT các thành phần gây rối, giờ là bị một tên CSGT nhai nhép (kém mình có lẽ đến hai chục tuổi) xông mày, tao. Không gì nổi bình tĩnh, người viết nhẩy lên Ca Bin xe, rút ra chiếc móc khóa xe (vốn là vũ khí trang bị để chống cướp) lao vào tên CSGT ỷ y... May thay cho hắn (và cũng may cho người viết) là bên người lái xe trên hai chiếc Hyundai Ba Khoảng cách đã kịp giờ, chỉ nếu không thì không biết đi u gì đã xảy ra...

Ở đây, báo chí có đăng một số trường hợp lái xe đâm thủng xe vào CSGT, thanh tra giao thông, có vài viên CSGT đã phải chịu trách nhiệm, cũng là vì họ bị xúc quá mà thôi...

Một lần khác, khi đi khám nghiệm cuối năm 2002. Người viết bài này đi xe máy chở một cô gái thăm người nhà quê ở Vĩnh Phúc. Trên đường về đến ngoại thành thành phố Phúc Yên thì gặp tại ngã ba. Số là, tại “chốt” của CSGT lúc đó có một chiếc xe 24 chỗ ngồi chở khách bị nạn ở Yên Bái, đang phải dừng lại “làm luật”. Người phải xe sau khi nộp tiền cho CSGT (đang bên kia đường, phía người chở) thì vội vã băng qua đường để về xe của mình vì lúc đó trời tối phố có mưa, không ngờ đúng lúc đó xe máy của người viết va đến nó. Dù chạy không nhanh, nhưng vì quá bất ngờ, phanh cũng không có tác dụng nhiều, nên đã đâm trực diện vào người phải xe nói trên. May thay, anh ta rất cao lớn mặc áo khoác bằng da thú, nên không bị đau lắm. Còn người viết và cô gái thì cũng mặc áo ấm rất dày và còn mặc thêm bên ngoài một người viết bị quần áo đi mưa, cho nên dù cả ba người đều bị ngã nhưng cũng không ai bị hại gì. Tôi nghĩ phải cho anh phải xe về và nén đau về phải địa điểm đi bệnh viện chữa trị X Quang và sau đó còn bị uổng 500 ngàn đồng bị đường...

Ngày 06/11/2009 theo báo Dân Trí đưa tin. Hai vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng đã xảy ra ngay tại “chốt” của CSGT tại xã Xuân Lam, huyện Nghi Xuân, tỉnh Hà Tĩnh làm 1 người chết, một người bị thương nặng. Lý do là xe tại đường để “làm luật” đang lờn đường gây tai nạn cho người đi xe máy, do người đi xe máy bị khuất tầm nhìn.

Ngày 03/12/2009 tại Phú Thọ, xe CSGT bị nạn số 6868 (lực phát) đã đâm chết một nữ sinh ở thị trấn huyện Phong Châu. Lý do là “tránh... chốt” của người viết, cho nên đâm thủng vào tập hồ sơ

Cảnh sát giao thông Việt Nam, bằng cấp ngày có bằng o kê

Tác Giả: Đàn chim Việt

Thứ Sáu, 18 Tháng 12 Năm 2009 16:48

sinh đi ng c chi u” (tin VN Express, Dân Trí, Tiền Phong...).

Đêm ngày 27/11/2009 một chiếc xe du lịch bên cạnh người hi u Hyundai đã v t đèn đỏ t ngã t Tôn Đức Thắng – Hà Nội, gây tai nạn liên hoàn làm 5 người bị thương nặng, hai người ba xe gãy máy. Đi u đáng nói là lái xe bị mất nhân r i r ga bị ch y, ch khi bị người dân truy đuổi áp sát và xe ô tô bị n l p bánh tr c thì lái xe mới ch u d ng xe. Trên xe nguyên hình là một s quan CSGT tên là Phạm Thế Dũng, cán bộ thu c c CSGT đ ng b và đ ng s t...

Tại Biên Hòa, d lu n năm 2007 ph i xôn xao vì s l ng hành c a một đoàn xe Benz hung th n ch đ t ngang nhiên b t ch p lu t l , coi th ng tính m ng ng i dân. H i ra m i bi t r ng đoàn xe y là c a một viên trung tá CSGT t nh...Vv và vv...

Theo th ng kê c a t ch c y t th gi i WHO, hàng năm tại Việt Nam có kho ng trên 12 ngàn người chết vì tai nạn giao thông đ ng b (th ng kê năm 2007). Không quá ch quan khi người vi t dám kh ng đ nh r ng, cùng v i nh ng chính sách b t c p v giao thông nói chung c a nhà n c đ c tài CSVN, CSGT Việt Nam cũng góp ph n quan tr ng vào nh ng cái chết th ng tâm c a hàng ch c ngàn người vô t i m i năm. Nh ng dù bi t v y, vòng xoáy căm đ t l i nhu n kh ng l b i n n tham nh ng, n n c p ngày. Cho nên CSGT Việt Nam v n c tình ngo nh m t tr c tính m ng c a đ ng bào mình. Đó cũng là h qu c a ch đ CS b t k n i nào trên th gi i!!!

Hàng ngày quan ch c c a ch đ v n ph i đi l i trên đ ng. Mọi chuy n nh n nháo l n x n trong giao thông, xe c vi ph m, r i nhi u nh ng c a CSGT đ u đ p vào m t h . Nh ng vì món l i t CSGT, cho nên h đã làm ng cho CSGT l ng hành, vì c m t đ ng dây lòng vòng ngo n nghèo hút ti n c a dân, c a n c, đã b t đ u t vi c CSGT c p ti n c a nh ng ai đang l u thông trên đ ng y.

V y CSGT Việt Nam ngày nay là bằng cấp ngày có t ch c, có bằng o kê b i nh ng tay trùm cán bộ CS các c p!

Th t m a mai thay cho câu nói c a H Chí Minh: “Công an là b n dân”. Câu nói y có l ph i đ c vi t thêm cho đ y đ là: “Công an là b n dân, nhân dân đích th n n nhân!”

Nh ng người dân vô t i là lái xe, ph xe ô tô, người đi xe máy hãy lên ti ng đ b o v mình, b o

Cảnh sát giao thông Việt Nam, bằng cấp ngày có báo kê

Tác Giả: Đàn chim Việt

Thứ Sáu, 18 Tháng 12 Năm 2009 16:48

và công đồng. Không thể bằng cấp ngày CSGT làm hành, tác oai tác quái và tiếp tục gây
tổn hại!