

Các giải pháp nâng cao an toàn cho người đi xe máy tại Việt Nam: Một số kết quả từ phương pháp nghiên cứu định tính

■ TS. NGUYỄN ĐÌNH VINH MÃN; TS. NGUYỄN HỮU HUY^(*)

Trường Đại học Nguyễn Tất Thành

Email: ^(*)huynh@ntt.edu.vn

TÓM TẮT: Mục đích của nghiên cứu này xác định các giải pháp nâng cao ATGT phù hợp nhất cho người điều khiển xe máy tại Việt Nam. Nghiên cứu này đã thực hiện thảo luận nhóm tập trung với những người đi xe máy có kinh nghiệm, ít kinh nghiệm, người điều khiển ô tô, người đi xe đạp và xe đạp điện và các chuyên gia về ATGT để khám phá các nguyên nhân, yếu tố dẫn đến các hành vi gây mất ATGT của người đi xe máy và xác định các giải pháp nâng cao ATGT phù hợp nhất cho người đi xe máy. Các đề xuất nâng cao ATGT cho người đi xe máy được đề xuất bao gồm các giải pháp kỹ thuật về phương tiện và kết cấu hạ tầng giao thông, các giải pháp về giáo dục và đào tạo, giải pháp thực thi pháp luật. Trong đó, giải pháp đổi mới chương trình đào tạo và sát hạch cho người lái xe máy, đặc biệt nội dung đào tạo và sát hạch khả năng nhận biết và xử lý các tình huống nguy hiểm trên đường là nội dung cần thiết nhất hiện nay trong công tác nâng cao ATGT cho người đi xe máy tại Việt Nam. Những phát hiện từ nghiên cứu này cho thấy chương trình đào tạo và sát hạch lái xe máy cần sớm được điều chỉnh và cập nhật để đào tạo ra thế hệ những người tham gia giao thông an toàn hơn trong tương lai.

TỪ KHÓA: Người đi xe máy, hành vi nguy hiểm, an toàn giao thông, chương trình đào tạo và sát hạch lái xe.

ABSTRACT: The aim of this study is to identify the most suitable solutions for improving traffic safety for motorcycle riders in Vietnam. This study conducted focus group discussions with experienced and novice motorcyclists, car drivers, cyclists, and traffic safety experts to explore the causes and contributory factors leading to the risk-taking behavior of motorcycle riders. Besides, based on the provided information and viewpoints of participants, this study identifies the most appropriate countermeasures to improve traffic safety for motorcyclists. Proposed countermeasures for motorcyclists include engineering, education and training, and law enforcement solutions. In particular, the solution to innovate training and testing programs for motorcyclists, especially the content of training and testing the ability to recognize and handle

on-road hazards, is the most necessary content for improving traffic safety for motorcyclists in Vietnam. The findings from this study show that the motorcycle training and testing program needs to be adjusted and updated soon to create the next generation of safer road users in Vietnam.

KEYWORDS: Motorcyclists, risky behaviors, traffic safety, training and testing programs.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Xe máy là phương tiện được người dân Việt Nam sử dụng chính để đi lại và phục vụ các sinh hoạt hàng ngày. Do nhu cầu sử dụng lớn nên số vụ TNGT liên quan đến xe máy xảy ra hàng năm vẫn rất cao. Theo báo cáo của NTSC (NTSC, 2019), xe máy gây ra hơn 70% số vụ TNGT đường bộ. Nguyên nhân chủ yếu của các vụ TNGT liên quan đến xe máy là do các hành vi nguy hiểm, mất an toàn của người điều khiển xe máy (86%), còn lại là các nguyên nhân khác liên quan đến môi trường lái xe như đường xấu, trời mưa, kỹ thuật phương tiện. Để hiểu rõ nguyên nhân và từ đó đưa ra các giải pháp nâng cao ATGT phù hợp cho người đi xe máy, cần có một nghiên cứu chuyên sâu về ATGT đối với những người đi xe máy. Ngoài ra, việc lấy ý kiến của các chuyên gia, cơ quan chức năng và nhóm người điều khiển các loại phương tiện khác (ô tô, xe tải, xe đạp, xe đạp điện...) là cần thiết để có được bức tranh tổng thể về các vấn đề ATGT đối với người đi xe máy, từ đó lựa chọn và đề xuất các giải pháp phù hợp nhất. Để giải quyết vấn đề nêu trên, nghiên cứu áp dụng phương pháp thảo luận nhóm với các nhóm đối tượng khác nhau bao gồm người đi xe máy, những người điều khiển các loại phương tiện khác, các chuyên gia về ATGT. Việc kết hợp thảo luận nhóm tập trung với các đối tượng tham gia khác nhau sẽ giúp phát hiện ra các yếu tố cốt lõi gây ra các vụ TNGT liên quan đến xe máy và giải pháp nâng cao ATGT phù hợp. Kết quả từ nghiên cứu này sẽ là nền tảng giúp các cơ quan chức năng xác định được sự các giải pháp phù hợp và ưu tiên trong công tác nâng cao ATGT cho người đi xe máy tại Việt Nam.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Thảo luận nhóm tập trung

Thảo luận nhóm tập trung được định nghĩa là “cách thức dành cho một loại phỏng vấn nhóm đặc biệt được cấu trúc để thu thập ý kiến và kiến thức chi tiết về một chủ đề cụ thể từ những người tham gia được chọn” (Bader, 2002). Thảo luận nhóm tập trung là sự tập hợp của một nhóm đặc biệt về mục đích, quy mô, thành phần và các thủ tục để thảo luận và thu thập thông tin để hiểu cách mọi người cảm thấy hoặc suy nghĩ về một vấn đề (Krueger, 2002).

2.2. Quy trình thực hiện

Người điều hành thảo luận nhóm thông báo các mục tiêu của nghiên cứu là tìm hiểu thêm về các hành vi nguy hiểm của người điều khiển xe máy và xác định các giải pháp phù hợp và hiệu quả giúp nâng cao ATGT.

2.3. Người tham gia

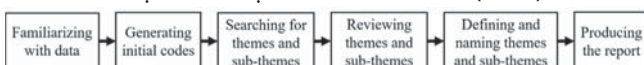
Nghiên cứu thảo luận nhóm bao gồm hai nhóm chính, nhóm thứ nhất là nhóm liên quan đến xe máy và nhóm thứ hai là nhóm các chuyên gia ATGT. Nhóm liên quan đến xe máy bao gồm những người đi xe máy có kinh nghiệm (8 người), những người đi xe máy ít kinh nghiệm (8 người), người đi xe đạp, xe đạp điện (5 người), người đi ô tô, xe tải (5 người). Nhóm các chuyên gia ATGT bao gồm các giáo viên dạy lái xe (4 người) và các chuyên viên sở GTVT, ban ATGT (5 người).

2.4. Công cụ

Nội dung hướng dẫn cho nghiên cứu định tính được đưa ra trước các cuộc thảo luận để gợi mở các chủ đề nghiên cứu. Hướng dẫn bao gồm danh sách các chủ đề mà người điều phối muốn thảo luận về các tình huống lái xe rủi ro, sự tương tác với những người lái xe khác, nhận thức về mối nguy hiểm của người lái xe máy và nhu cầu cải thiện để đảm bảo ATGT khi lái xe.

2.5. Quy trình phân tích và hoàn thiện báo cáo

Quy trình phân tích các kết quả từ thảo luận nhóm được thực hiện thông qua 6 bước được đề xuất để phân tích các số liệu thảo luận nhóm của Braun (2006).



Hình 2.1: Các bước phân tích số liệu thảo luận nhóm tập trung

Các số liệu định tính thu thập được từ các cuộc thảo luận nhóm sẽ được phân tích bằng phần mềm chuyên dụng Atlas.ti (Version 7.0).

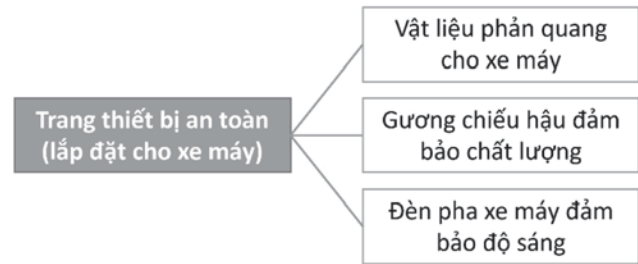
3. KẾT QUẢ

Kết quả nghiên cứu trình bày các giải pháp do người tham gia thảo luận nhóm đề xuất nhằm nâng cao ATGT cho người sử dụng xe gắn máy tại Việt Nam.

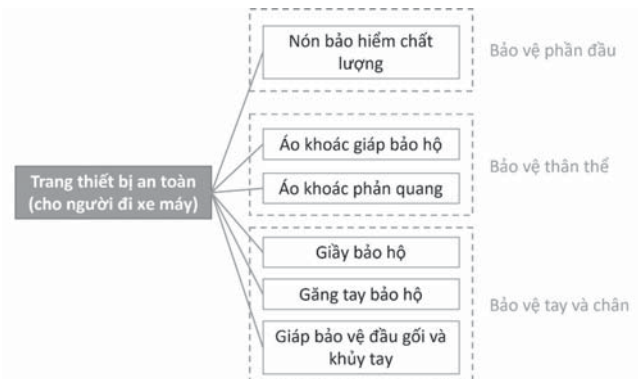
3.1. Trang thiết bị an toàn cho người đi xe máy

Các trang thiết bị an toàn được đề xuất cho người sử dụng xe gắn máy bao gồm hai chủ đề chính và một số chủ đề phụ (Hình 3.1 và 3.2). Chủ đề đầu tiên đề cập đến các thiết bị “phòng” (preventive devices) nên lắp trên xe máy. Chủ đề thứ hai đề cập các thiết bị “bảo hộ” (protective

devices) nên trang bị khi lái xe để giảm mức độ nguy hiểm trong trường hợp TNGT có thể xảy ra.



Hình 3.1: Trang thiết bị an toàn lắp đặt cho xe máy



Hình 3.2: Trang thiết bị an toàn cho người đi xe máy

Trang bị cần thiết để đảm bảo an toàn đường bộ cho người điều khiển xe máy bao gồm “gương chiếu hậu” và “đèn pha đảm bảo chất lượng”.

“Người đi xe máy cần phải sử dụng các loại gương chiếu hậu chất lượng để đảm bảo khả năng quan sát các loại phương tiện và mối nguy hiểm có khả năng xuất hiện từ phía sau” - (người đi ô tô).

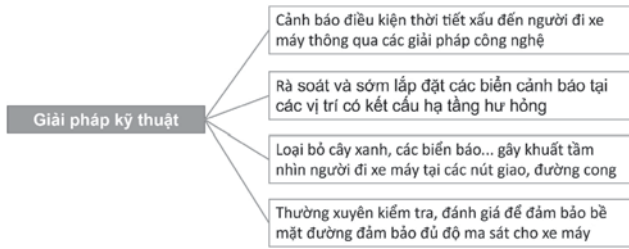
“Các loại xe máy cần phải sử dụng đèn pha theo quy định, tránh sử dụng các loại đèn pha công suất lớn (như đèn LED) làm chói mắt những người đi xe máy ở hướng ngược lại” - (chuyên gia ATGT).

Để giảm mức độ nguy hiểm trong trường hợp TNGT xảy ra, một số trang thiết bị bảo vệ được khuyến khích người đi xe máy cần phải sử dụng khi tham gia giao thông.

“Người điều khiển xe máy phải sử dụng các loại mũ bảo hiểm đảm bảo chất lượng, nên đi ủng, giày da để bảo vệ chân. Khi điều khiển xe máy trên quốc lộ, tỉnh lộ phải mặc quần áo bảo hộ lao động và mang giày chuyên dụng” - (chuyên gia ATGT).

3.2. Giải pháp đảm bảo ATGT cho người đi xe máy với các bất cập từ môi trường và kết cấu hạ tầng giao thông

Kết quả thảo luận nhóm về các giải pháp đề xuất để bảo đảm ATGT cho người đi xe máy đối với các bất cập từ môi trường và kết cấu hạ tầng giao thông tổng hợp được hai chủ đề (Hình 3.4 và 3.5). Chủ đề đầu tiên thảo luận đến các giải pháp kỹ thuật cần được sớm triển khai. Chủ đề thứ hai đề cập đến các giải pháp thực thi pháp luật được những người tham gia thảo luận nhóm khuyến nghị các cơ quan quản lý, thực thi pháp luật cần nhắc lựa chọn và áp dụng.



Hình 3.3: Các giải pháp kỹ thuật đảm bảo ATGT cho người đi xe máy với các bất cập từ môi trường và kết cấu hạ tầng giao thông



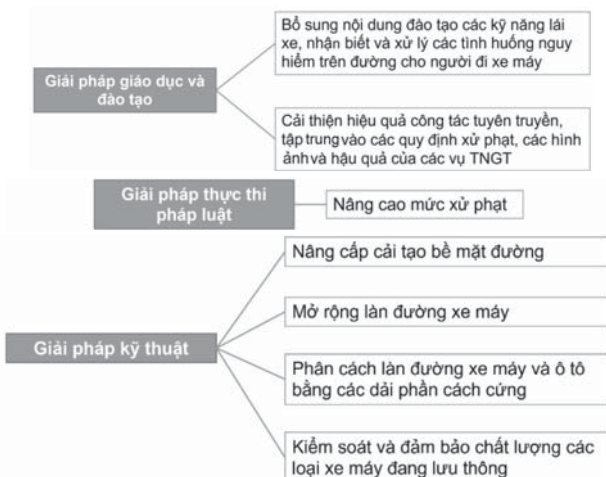
Hình 3.4: Các giải pháp thực thi pháp luật đảm bảo ATGT cho người đi xe máy với các bất cập từ môi trường giao thông

"Bề mặt đường cần phải thường xuyên đường kiểm tra, làm sạch để đảm bảo ma sát và an toàn cho các loại xe máy lưu thông" - (người đi xe máy).

"Các hộ kinh doanh ven đường, những người buôn bán hàng rong thường xuyên lấn chiếm làn đường xe máy, đặc biệt là trên các tuyến tỉnh lộ và quốc lộ. Do đó, người đi xe máy sẽ phải lấn sang làn ô tô để tránh hàng hóa của những người này" - (chuyên gia ATGT).

3.3. Ứng dụng các giải pháp 3Es trong công tác nâng cao ATGT cho người đi xe máy

Nội dung thảo luận về các giải pháp cần sớm được triển khai để nâng cao ATGT cho người đi xe máy đã đưa ra 3 chủ đề chính và một số chủ đề phụ (Hình 3.5). Ba chủ đề được người tham gia thảo luận và đề xuất tập trung chính vào các giải pháp 3Es bao gồm: (1) các giải pháp kỹ thuật (Engineering); (2) các giải pháp giáo dục và đào tạo (Education and Training) và (3) các giải pháp về thực thi pháp luật (Enforcement).



Hình 3.5: Các giải pháp 3Es trong công tác nâng cao ATGT cho người đi xe máy

"Các giải pháp nâng cao ATGT hiệu quả cho người đi xe máy cần sớm được triển khai bao gồm: (1) cập nhật bổ sung các nội dung cần thiết về kiến thức và kỹ năng (như nội dung đào tạo kỹ năng xử lý các tình huống nguy hiểm trên đường...)

vào chương trình đào tạo và sát hạch người đi xe máy; (2) cần thường xuyên thực hiện công tác duy tu bảo dưỡng các tuyến đường xuống cấp, hư hỏng; (3) cần có các quy định chặt chẽ hơn trong việc kiểm soát và đảm bảo chất lượng các loại xe máy đang lưu thông hiện nay" - (chuyên gia ATGT).

Theo ý kiến những người tham gia thảo luận nhóm, chương trình đào tạo, sát hạch cho người đi xe máy hiện nay tại Việt Nam còn thiếu một số nội dung quan trọng, bao gồm đào tạo các kỹ năng điều khiển phương tiện và đào tạo các kỹ năng nhận biết, xử lý các tình huống nguy hiểm trên đường cho người đi xe máy. Ngoài ra, các chương trình tuyên truyền hiện nay theo ý kiến của những người tham gia thảo luận nhóm là chưa mang lại hiệu quả cao, cần phải được thay đổi về phương pháp và nội dung tuyên truyền. Đối với các giải pháp về thực thi pháp luật, những người tham gia thảo luận nhóm đề xuất cần "nâng cao mức xử phạt" để tăng tính răn đe, đặc biệt là đối với các hành vi gây mất ATGT phổ biến của người đi xe máy.

4. THẢO LUẬN

Kết quả từ phương pháp thảo luận nhóm tập trung áp dụng trong nghiên cứu này đã giúp xác định được những vấn đề tiềm ẩn liên quan đến các hành vi gây mất ATGT của người đi xe máy và các giải pháp nâng cao ATGT phù hợp nhất mà các phương pháp nghiên cứu định lượng, nghiên cứu quan sát hoặc kết quả từ việc phân tích số liệu thu thập được của CSGT không thể thu thập được.

Ba giải pháp chính để nâng cao ATGT cho người đi xe máy bao gồm các giải pháp về cải thiện kỹ thuật phương tiện, nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng giao thông, các giải pháp về tăng cường hiệu quả thực thi pháp luật và các giải pháp đổi mới trong công tác giáo dục và đào tạo. Trong đó, các giải pháp kỹ thuật bao gồm các tăng cường và nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông cho người lái xe máy, rà soát và cảnh báo các vị trí có các bất cập về kết cấu hạ tầng giao thông. Các nghiên cứu trên thế giới chỉ ra rằng, xây dựng bổ sung các dải phân cách cho làn ô tô và xe máy là một giải pháp hiệu quả để đảm bảo an toàn cho xe máy ở các nước châu Á (Le and Nurhidayati, 2016; Radin Sohadi et al., 2000). Tuy nhiên, trong nhiều tình huống, có nhiều trường hợp tử vong do xe máy đâm vào lan can dọc theo đường dành riêng cho xe máy, vì vậy cần phải thiết kế lan can phù hợp cho đường dành riêng để bảo vệ người đi xe máy, chẳng hạn hệ thống các lan can được làm bằng nhựa (forgiving countermeasures) (Ibitoye et al., 2007). Ngoài ra, các giải pháp kỹ thuật bao gồm các giải pháp đảm bảo chất lượng cho phương tiện tham gia giao thông trên đường (xe máy trang bị đầy đủ gương chiếu hậu chất lượng, đèn pha đảm bảo độ sáng...).

Các biện pháp tăng cường hiệu quả công tác thực thi pháp luật tập trung vào các khía cạnh để thay đổi và nâng cao nhận thức của người điều khiển xe máy, nhằm đảm bảo người đi xe máy chấp hành các quy định và Luật Giao thông đường bộ. Ngoài ra, khi lái xe, bên cạnh việc luôn tuân thủ luật giao thông, không thực hiện các hành vi nguy hiểm, người điều khiển xe máy phải luôn cảnh giác với những hành vi gây mất ATGT của những người tham

gia giao thông khác trên đường (Nguyen et al., 2021, 2020; Yang et al., 2014). Những hành vi nguy hiểm của người tham gia giao thông trên đường luôn thường xuyên xảy ra, trong đó, ý thức kém là nguyên nhân chính dẫn đến những hành vi này. Trong mọi tình huống, người điều khiển xe máy phải luôn giữ "bình tĩnh", "chú ý quan sát" để sớm nhận ra những hành vi nguy hiểm của người đi đường khác và lựa chọn những cách xử lý phù hợp nhất để tránh va chạm giao thông.

Để đào tạo ra thế hệ những người tham gia giao thông an toàn trong tương lai, các giải pháp về đổi mới chương trình giáo dục và đào tạo cần sớm được nghiên cứu triển khai, bao gồm cải thiện chất lượng nội dung và phương pháp đào tạo, sát hạch cho người đi xe máy, trong đó cần bổ sung nội dung đào tạo kỹ năng nhận biết và xử lý các tình huống nguy hiểm trên đường. Ngoài ra, người đi xe máy cần phải sử dụng đầy đủ các trang thiết bị an toàn (mũ bảo hiểm chất lượng...) khi tham gia giao thông, đặc biệt là trên các tuyến đường cho phép di chuyển vận tốc cao (quốc lộ, tỉnh lộ), để giảm mức độ chấn thương trong trường hợp TNGT xảy ra. Các nghiên cứu trước đây đã chứng minh được lợi ích của việc đội mũ bảo hiểm chất lượng sẽ giúp cắt giảm tỷ lệ và mức độ nghiêm trọng của các vụ TNGT, đặc biệt là hạn chế được chấn thương đầu và mặt của người bị TNGT (DeMarco et al., 2010; Keng, 2005; Khor et al., 2017; McDermott et al., 1993; Rowland et al., 1996).

5. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Kết quả nghiên cứu cung cấp bức tranh tổng thể về các giải pháp cần thiết và phù hợp để nâng cao an toàn đường bộ cho người đi xe máy. Các giải pháp nâng cao ATGT cho người đi xe máy tập trung vào các khía cạnh liên quan đến nội dung cải thiện hành vi, kỹ năng của người đi xe máy, các giải pháp liên quan đến kết cấu hạ tầng giao thông, môi trường giao thông, các giải pháp về việc đảm bảo chất lượng cho các loại xe máy và các giải pháp liên quan đến các loại trang thiết bị an toàn mà người đi xe máy cần phải sử dụng. Trong đó, giải pháp quan trọng và cấp bách nhất là điều chỉnh và cập nhật chương trình đào tạo và sát hạch lái xe máy hiện nay để nâng cao khả năng điều khiển phương tiện, kỹ năng nhận biết và xử lý các tình huống nguy hiểm trên đường. Bên cạnh đó, cần có những nghiên cứu chi tiết hơn nữa để cung cấp thông tin toàn diện cho các cơ quan quản lý ATGT để làm căn cứ điều chỉnh mức phạt và các giải pháp chế tài khác đối với các hành vi gây mất ATGT của người đi xe máy và những người tham gia giao thông khác trên đường.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Bader, G.E. (2002), *Focus Groups: A Step-By-Step Guide (3rd Edition)*.
- [2]. DeMarco, A.L., Chimich, D.D., Gardiner, J.C., Nightingale, R.W., Siegmund, G.P. (2010), *The impact response of motorcycle helmets at different impact severities*, Accident Analysis & Prevention 42, 1778-1784.
- [3]. Ibitoye, A.B., Radin, R.S., Hamouda, A.M.S. (2007), *Roadside barrier and passive safety of motorcyclists along*

exclusive motorcycle lanes, Journal of engineering science and technology 2, 1-20.

[4]. Keng, S.-H. (2005), *Helmet use and motorcycle fatalities in Taiwan*, Accident Analysis & Prevention 37, 349-355.

[5]. Khor, D., Inaba, K., Aiolfi, A., Delapena, S., Benjamin, E., Matsushima, K., Strumwasser, A.M., Demetriades, D. (2017), *The impact of helmet use on outcomes after a motorcycle crash*, Injury 48, 1093-1097.

[6]. Krueger, R.A. (2002), *Focus groups: A practical guide for applied research*, Sage, Newbury Park; London.

[7]. Le, T.Q., Nurhidayati, Z.A. (2016), *A study of motorcycle lane design in some Asian countries*, Procedia engineering 142, 292-298.

[8]. McDermott, F.T., Lane, J.C., Brazenor, G.A., Debney, E.A. (1993), *The effectiveness of bicyclist helmets: a study of 1710 casualties*, Journal of Trauma and Acute Care Surgery 34, 834-845.

[9]. Nguyen, D.V.M., Ross, V., Vu, A.T., Brijis, T., Wets, G., Brijis, K. (2020), *Exploring psychological factors of mobile phone use while riding among motorcyclists in Vietnam*, Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 73, 292-306, (<https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.06.023>).

[10]. Nguyen, D.V.M., Vu, A.T., Polders, E., Ross, V., Brijis, T., Wets, G., Brijis, K. (2021), *Modeling the injury severity of small-displacement motorcycle crashes in Hanoi City, Vietnam*, Safety Science 142, 105371, (<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105371>).

[11]. NTSC (5 & 6 November 2019), *Strategies for road traffic safety in Vietnam*, Presentation at International Symposium, Transportation in Emerging Countries, Hasselt-Belgium.

[12]. Radin Sohadi, R.U., Mackay, M., Hills, B. (2000), *Multivariate analysis of motorcycle accidents and the effects of exclusive motorcycle lanes in Malaysia*, Journal of Crash Prevention and Injury Control 2, 11-17.

[13]. Rowland, J., Rivara, F., Salzberg, P., Soderberg, R., Maier, R., Koepsell, T. (1996), *Motorcycle helmet use and injury outcome and hospitalization costs from crashes in Washington State*, American journal of public health 86, 41-45.

[14]. Yang, H., Ozbay, K., Xie, K. (2014), *Assessing the risk of secondary crashes on highways*, Journal of safety research 49, 143-e1.

Ngày nhận bài: 18/9/2022

Ngày chấp nhận đăng: 25/10/2022

Người phản biện: TS. Mai Lựu

TS. Nguyễn Thị Cẩm Vân