

NHỮNG NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HÀNH VI LÁI XE TIỀM ẨN GÂY TAI NẠN GIAO THÔNG CỦA TÀI XẾ XE ÔM CÔNG NGHỆ

FACTORS AFFECTING RISKY DRIVING BEHAVIOURS OF APP-BASED MOTORCYCLE TAXI DRIVERS

Lê Thành Quang, Võ Đình Quang Nhật, Trần Thị Phương Anh, Nguyễn Phước Quý Duy

Trường Đại học Bách khoa – Đại học Đà Nẵng

ltquang@dut.udn.vn, vdqnhat@dut.udn.vn, ttpanh@dut.udn.vn, npqduy@dut.udn.vn

Tóm tắt - Xe máy đóng vai trò quan trọng trong hệ thống mạng lưới giao thông ở Việt Nam. Cùng với sự phát triển của công nghệ, các công ty vận tải đã cho ra đời loại hình giao thông mới được gọi là “Xe ôm công nghệ”. Nghiên cứu này nhằm mục đích xác định những nhân tố ảnh hưởng đến những hành vi lái xe tiềm ẩn gây tai nạn giao thông của tài xế “Xe ôm công nghệ”. Kết quả nghiên cứu cho thấy, các hành vi lái xe của tài xế tiềm ẩn gây tai nạn giao thông được khảo sát là nguyên nhân chính dẫn đến 54,4% các vụ tai nạn giao thông. Trong đó, năm hành vi phổ biến nhất gồm có: hành vi sử dụng điện thoại, không bật đèn xi-nhan, chạy sai làn đường, vượt đèn đỏ và hành vi chạy quá tốc độ. Bài báo cũng chỉ ra được những nhân tố ảnh hưởng đến năm hành vi nói trên bằng mô hình hồi quy Logistic, từ đó kiến nghị giải pháp nhằm cải thiện vấn đề tai nạn giao thông hiện nay.

Từ khóa - tài xế xe máy; xe ôm công nghệ; tai nạn giao thông; hành vi tiềm ẩn; Việt Nam.

1. Đặt vấn đề

Tại các nước đang phát triển, đặc biệt là Việt Nam, xe máy là ưu tiên lựa chọn của hầu hết người dân. Trong bối cảnh hệ thống giao thông công cộng chưa phát triển, giá ô tô cao so với thu nhập của đại đa số người dân, xe máy là loại phương tiện được người dân ưu tiên chọn lựa do nhiều ưu điểm nổi bật như: thuận tiện, chi phí đi lại thấp, ... [1]. Bên cạnh đó, trong những năm gần đây cùng với sự phát triển nhanh chóng về công nghệ, đặc biệt là sự phổ biến của smartphone cùng làn sóng 4.0 đã tạo ra một loại hình giao thông mới gọi là “Xe ôm công nghệ” trong các đô thị Việt Nam. So với taxi và xe ôm truyền thống, loại hình “xe ôm công nghệ” có nhiều ưu điểm như: chi phí đi lại thấp, tin cậy, thuận tiện, nhanh chóng, ... do đó nó đang dần trở nên phổ biến và quen thuộc đối với người dân.

Tai nạn giao thông (TNGT) luôn là vấn đề được nhiều quốc gia quan tâm, đặc biệt là các nước đang phát triển, nơi mà dòng xe tham gia giao thông chủ yếu là xe máy, tỉ lệ tai nạn liên quan đến xe máy lớn hơn rất nhiều so với ô tô. Hàng năm hơn 1,25 triệu người bị thiệt mạng và 50 triệu người bị thương do tai nạn giao thông trên toàn thế giới [2]. Trong đó khoảng 85% số ca tử vong do tai nạn xảy ra ở các nước đang phát triển, và một phần ba trong số đó có liên quan đến xe máy [3]. Ở Việt Nam, khoảng 14.000 người mất mạng mỗi năm do tai nạn giao thông đường bộ và 59% trong số này là người tham gia giao thông bằng xe máy [4].

Thực tế quan sát cho thấy, trong số các đối tượng tham gia giao thông trên đường, người hành nghề tài xế thường có nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông cao hơn vì họ phải thường xuyên di chuyển trên đường [5]. Chẳng hạn như một nghiên cứu được thực hiện ở Sub-Saharan African cho thấy, trong một năm có đến 43% tài xế xe ôm đã xảy ra va chạm khi tham gia giao thông, hơn 16% trong số đó thuộc tai nạn giao

Abstract - Motorcycle plays an important role in transport network in Vietnam. With the development of technology, transportation companies have launched a new type of transportation called “App-based motorcycle taxi”. This study aims to investigate factors affecting the driving behaviour of app-based motorcycle taxi drivers. The results show that explored risky driving behaviour contribute to 54.4% of traffic crashes. Five most common behaviours include: using mobile phone while driving, neglecting turn signal, encroaching into car lanes, neglecting red-light and overspeeding. The factors influencing these five behaviours are also identified in this article by the Logistic regression model. As a result, appropriated solutions are proposed such as increasing the enforcement of traffic laws.

Key words - Motorcycle driver; App-based motorcycle taxi; traffic accident; risky driving behaviour; Vietnam.

thông nghiêm trọng [6]; hay nghiên cứu khác ở Ghana, 50% tài xế xe ôm từng là nạn nhân của tai nạn giao thông và 80% trong số họ đã xảy ra TNGT hơn một lần [7].

Mặc dù xe máy là loại phương tiện rất phổ biến và phần lớn có liên quan đến tai nạn giao thông trong đô thị nhưng rất ít những nghiên cứu trên thế giới về hành vi của người lái xe máy được thực hiện. Một số nghiên cứu điển hình như: nghiên cứu của Rakhi Đanona về hành vi không đội mũ bảo hiểm và hành vi sử dụng điện thoại khi tham gia giao thông được thực hiện với 4.183 người lái xe máy ở Hyderabad, Ấn Độ [8]; hay nghiên cứu về các nhân tố tiềm ẩn gây tai nạn giữa người lái xe máy và những người không điều khiển xe máy của Chang và Yeh ở Đài Loan, kết quả cho thấy: trung bình người đi xe máy có nguy cơ tử vong cao gấp ba lần so với những người tham gia giao thông bằng các loại phương tiện khác [9]. Một nghiên cứu khác của Chang và Yeh trước đó cũng chỉ ra mối quan hệ giữa tuổi tác, giới tính với các hành vi lái xe tiềm ẩn nguy hiểm của người đi xe máy ở khu vực đô thị Đài Bắc. Cụ thể theo nghiên cứu này thì những tài xế xe máy nam trẻ tuổi có nhiều khả năng không tuân theo các quy định về giao thông, và cũng có khuynh hướng thực hiện các hành vi tiềm ẩn gây tai nạn giao thông cao hơn [10]. Ở Việt Nam, tác giả Trương Long và cộng sự cũng đã thực hiện một nghiên cứu và chỉ ra mối quan hệ giữa việc sử dụng điện thoại di động trong khi lái xe máy với nguy cơ tiềm ẩn gây tai nạn giao thông. Kết quả của nghiên cứu này cho thấy hành vi gọi điện thoại khi lái xe máy có ảnh hưởng cao (74%) đến tai nạn giao thông. Ngoài ra, hành vi vượt tốc độ, lấn chiếm vĩa hè có khả năng tiềm ẩn gây tai nạn giao thông gấp hai lần hành vi gọi điện, nhắn tin hoặc tìm kiếm thông tin khi đang lái xe; hành vi sử dụng bia rượu khi lái xe có khả năng gây ra tai nạn giao thông cao gấp gấp hai lần so với hành

vi gọi điện hoặc nhắn tin khi đang lái xe [11]. Hầu hết các nghiên cứu này đều tập trung vào đối tượng người sử dụng xe máy cá nhân nói chung. “Xe ôm công nghệ” là một trong những nhóm đối tượng sử dụng xe máy để kinh doanh dịch vụ vận tải, do đó ngoài những yếu tố chung như các nghiên cứu trước, còn có một số đặc điểm khác cần xem xét như ý thức chấp hành luật khi tham gia giao thông của nhóm đối tượng này thường cao hơn do được huấn luyện và chịu sự quản lý của Công ty chủ quản hay yếu tố bị chi phối bởi điện thoại nhiều hơn trong quá trình lái xe, ... Tất cả những yếu tố này có thể ảnh hưởng đến tiềm ẩn gây TNGT trên đường. Tuy nhiên, hầu như chưa có nghiên cứu cụ thể nào cho nhóm đối tượng này được thực hiện. Vì vậy, bài báo tập trung nghiên cứu về các nhân tố có ảnh hưởng đến các hành vi lái xe tiềm ẩn gây TNGT của tài xế “Xe ôm công nghệ”. Kết quả nghiên cứu có ý nghĩa trong việc đề xuất các giải pháp nhằm hạn chế TNGT đối với loại phương tiện này, góp phần tăng an toàn giao thông trong khu vực đô thị.

2. Phương pháp nghiên cứu

2.1. Phương pháp thu thập dữ liệu

Dữ liệu sử dụng cho nghiên cứu được khảo sát, phỏng vấn trực tiếp và khảo sát online bằng bảng hỏi tại ba thành phố lớn của Việt Nam gồm: Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng. Thời gian thực hiện từ tháng 5 đến tháng 6 năm 2018.

Về cơ bản, bảng hỏi gồm có bốn phần chính: thông tin nhân khẩu học-xã hội học, hành trình lái xe, hành vi lái xe và lịch sử lái xe của tài xế “xe ôm công nghệ”. Tổng cộng có 602 phiếu trả lời với 122 kết quả khảo sát trực tuyến và 480 phiếu phỏng vấn trực tiếp. Số liệu thu thập được phân bố khá tương đồng cho 3 thành phố, đảm bảo được chất lượng và tính khái quát cho các đô thị Việt Nam nói chung. Cụ thể, trong tổng số 602 phiếu thu được có 211 phiếu từ thành phố Hồ Chí Minh, 198 phiếu ở Đà Nẵng và

193 phiếu ở Hà Nội.

2.2. Phương pháp phân tích dữ liệu

Sau khi khảo sát và thu thập số liệu theo mẫu, tiến hành nhập và mã hóa số liệu theo ngôn ngữ máy tính đồng thời xử lý những số liệu sai, thiếu thông tin hay loại bỏ những phiếu không hợp lệ. Sử dụng phần mềm thống kê SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) để phân tích dữ liệu với mô hình hồi quy Logistic và khoảng tin cậy 95%.

3. Các kết quả nghiên cứu

3.1. Kết quả thống kê số liệu

Bảng 1 thống kê mô tả tần suất các hành vi tiềm ẩn tai nạn của tài xế xe ôm công nghệ, gồm có năm mức độ: hành vi tiềm ẩn chưa bao giờ xảy ra (1), xảy ra vài lần một năm (2), vài lần một tháng (3), vài lần một tuần (4) và vài lần một ngày (5). Bảng cách lấy tổng bốn mức độ đã xảy ra (2), (3), (4), (5) thành một tỷ lệ đã xảy ra cuối cùng, cùng với việc thống kê tỷ lệ xảy ra tại nạn do chính những hành vi tiềm ẩn rủi ro đã khảo sát để tổng hợp được các số liệu ở Bảng 2.

Với 10 yếu tố biến cố liên quan đến hành vi lái xe của tài xế xe ôm công nghệ có ảnh hưởng đến tiềm ẩn gây TNGT được khảo sát (Bảng 1), kết quả phân tích theo mô hình hồi quy logistic cho thấy: việc sử dụng điện thoại trong khi lái xe xảy ra rất phổ biến với tỷ lệ lên đến 52% (CI 95%: 48,0-56,0%) và hành vi này cũng xảy ra nhiều hơn so với các hành vi còn lại được hỏi trong tất cả các mức độ. Đặc biệt đáng chú ý là tần suất sử dụng điện thoại thường xuyên (mức độ vài lần một ngày) trong khi lái xe là rất cao 21,6% (CI 95%: 18,3-24,9%), cao hơn hẳn các mức độ khác (vài lần một tuần, vài lần một tháng...); việc không sử dụng đèn xi-nhan khi lái xe là hành vi phổ biến thứ hai với tỷ lệ 31,1% (CI 95%: 27,4-34,8%); những hành vi khác như chạy sai làn đường, vượt đèn đỏ và chạy quá tốc độ cũng chiếm hơn 20%.

Bảng 1. Thống kê mô tả tần suất các hành vi trong quá trình lái xe tiềm ẩn tai nạn của các tài xế “Xe ôm công nghệ” tại Việt Nam

Các hành vi trong quá trình lái xe tiềm ẩn gây tai nạn	Không bao giờ		Hiếm khi (Vài lần một năm)		Thỉnh thoảng (Vài lần một tháng)		Khá thường xuyên (Vài lần một tuần)		Thường xuyên (Vài lần một ngày)	
	Tỉ lệ	95% CI	Tỉ lệ	95% CI	Tỉ lệ	95% CI	Tỉ lệ	95% CI	Tỉ lệ	95% CI
Sử dụng điện thoại	48,0	44,0 – 52,0	13,6	10,9 – 16,4	9,8	7,4 – 12,2	7,0	4,9 – 9,0	21,6	18,3 -24,9
Không bật đèn xi-nhan	68,9	65,2 – 72,6	13,1	10,4 – 15,8	7,6	5,5 – 9,8	6,3	4,4 – 8,3	4,0	2,4 – 5,5
Chạy sai làn đường	75,1	71,6 – 78,5	11,6	9,1 – 14,4	4,7	3,0 – 6,3	4,0	2,4 – 5,5	4,7	3,0 – 6,3
Vượt đèn đỏ	78,1	74,8 – 81,4	9,6	7,3 – 12,0	6,3	4,4 – 8,3	3,0	1,6 – 4,4	3,0	1,6 – 4,4
Chạy quá tốc độ	79,1	75,8 – 82,3	7,0	4,9 – 9,0	6,5	4,5 – 8,4	3,3	1,9 – 4,8	4,2	2,6 – 5,7
Chờ quá số người	82,7	79,7 – 85,7	9,6	7,3 – 12,0	5,1	3,4 – 6,9	1,3	0,4 – 2,2	1,2	0,3 – 2,0
Hút thuốc lá	87,4	84,7 – 90,0	7,5	5,4 – 9,6	2,0	0,9 – 3,1	1,0	0,2 – 1,8	2,2	1,0 – 3,3
Không đội mũ bảo hiểm	88,9	86,4 – 91,4	4,7	3,0 – 6,3	2,0	0,9 – 3,1	1,5	0,5 – 2,5	3,0	1,6 – 4,4
Lạng lách, đánh võng	90,9	88,6 – 93,2	3,7	2,2 – 5,2	2,0	0,9 – 3,1	2,0	0,9 – 3,1	1,5	0,5 – 2,5
Đã sử dụng bia rượu	92,4	90,2 – 94,5	4,0	2,4 – 5,5	2,2	1,0 – 3,3	0,8	0,1 – 1,6	0,7	0,0 – 1,3

Số liệu ở Bảng 2 cho thấy 10 hành vi lái xe tiềm ẩn TNGT được khảo sát chiếm tỷ lệ lên đến 54,4% là nguyên nhân chính dẫn đến các vụ tai nạn. Trong đó năm hành vi phổ biến nhất gồm: hành vi sử dụng điện thoại, không bật đèn xi nhan, chạy sai làn đường, vượt đèn đỏ và chạy quá tốc độ chiếm đến 49%. Chạy xe quá tốc độ cho phép là

nguyên nhân xảy ra tai nạn cao nhất, chiếm 15,9% mặc dù tần suất xảy ra chỉ là 20,9% (CI 95%: 17,7-24,2%). Với tỷ lệ rất cao người được khảo sát trả lời có sử dụng điện thoại trong quá trình lái xe thì không có gì ngạc nhiên khi nó chiếm 13,1% trong số các nguyên nhân chính dẫn đến tai nạn. Hai hành vi phổ biến tiếp theo cũng là nguyên nhân

lớn xảy ra các vụ tai nạn đó là không sử dụng tín hiệu đèn xi-nhan chiếm 10,3% và vượt đèn đỏ chiếm 8,3%. Việc chạy sai làn đường xảy ra khá phổ biến với tỷ lệ 24,9% (CI 95%: 21,5-28,4%) tuy nhiên nó chỉ chiếm 1,4% là nguyên nhân xảy ra các vụ va chạm.

Bảng 2. Thống kê sự phổ biến và mức độ tiềm ẩn tai nạn từ các hành vi trong quá trình lái xe của tài xế Grabbike tại Việt Nam

Các hành vi trong quá trình lái xe tiềm ẩn gây tai nạn	Sự phổ biến của các hành vi		Nguyên nhân chính gây tai nạn (%)
	Tỷ lệ	95% CI	
Sử dụng điện thoại	52,0	48,0 – 56,0	13,1
Không bật đèn xi-nhan	31,1	27,4 – 34,8	10,3
Chạy sai làn đường	24,9	21,5 – 28,4	1,4
Vượt đèn đỏ	21,9	18,6 – 25,3	8,3
Chạy quá tốc độ	20,9	17,7 – 24,2	15,9
Chờ quá số người	17,3	14,3 – 20,3	1,0
Hút thuốc lá	12,6	10,0 – 15,3	2,1
Không đội mũ bảo hiểm	11,1	8,6 – 13,6	-
Lạng lách, đánh võng	9,1	6,8 – 11,4	2,1
Đã sử dụng bia rượu	7,6	5,5 – 9,8	0,7

CI: Khoảng tin cậy (%)

3.2. Kết quả phân tích hồi quy Logistic

Kết quả của mô hình phân tích hồi quy Logistic trong Bảng 3 cho thấy sự ảnh hưởng của các nhân tố liên quan đến tài xế “Xe ôm công nghệ” đến năm hành vi lái xe tiềm ẩn gây tai nạn phổ biến nhất với tỷ lệ rủi ro cao gồm: sử dụng điện thoại, không bật đèn xi-nhan, chạy sai làn đường, vượt đèn đỏ và chạy quá tốc độ. Có nhiều nhân tố tác động được tìm thấy, và được chia làm ba nhóm nhân tố chính là nhân khẩu học, lịch sử làm việc và cuối cùng là lối sống và hành vi của người lái xe.

Đối với nhóm nhân khẩu học: số liệu cho thấy tài xế có nghề nghiệp chính là sinh viên có nhiều khả năng chạy quá tốc độ cao hơn hai lần (OR = 2,38, p <0,05) so với những

lái xe không phải là sinh viên. Cùng tác động đến việc chạy quá tốc độ nhưng theo chiều hướng tốt hơn, những tài xế nhập cư thường vi phạm hành vi này ít hơn khoảng một nửa so với những tài xế là người bản địa (OR = 0,52, p <0,05). Liên quan đến trình độ học vấn, những tài xế chưa tốt nghiệp THPT sử dụng điện thoại khi lái xe có xu hướng ít hơn so với những tài xế đã tốt nghiệp cao đẳng, đại học hay sau đại học (OR = 0,45, p<0,05).

Đối với yếu tố lịch sử làm việc: thu nhập nhận được từ công việc lái xe “Xe ôm công nghệ” đủ chi trả cho cuộc sống cũng phần nào tác động tích cực, làm giảm những hành vi vượt đèn đỏ (OR = 0,6, p <0,05), chạy quá tốc độ (OR = 0,58, p <0,05), chạy sai làn đường (OR = 0,6, p <0,05) hay uống rượu bia trước khi hoạt động lái xe (OR = 0,49, p <0,05). Ngoài ra, thời gian chạy và khoảng cách di chuyển cũng có nhiều tác động đến những hành vi lái xe của tài xế. Cụ thể, những tài xế có thời gian làm việc nhiều hơn 50 giờ trong một tuần có xu hướng sử dụng điện thoại, chạy quá tốc độ cao hơn khoảng hai lần (tương ứng OR = 2,07, p <0,01 và OR = 2,33, p <0,01) so với những tài xế chỉ làm việc chưa đến 50 giờ trong một tuần. Những tài xế làm việc với khoảng cách di chuyển hơn 100km một ngày có nguy cơ vượt đèn đỏ và chạy sai làn đường cao gần gấp hai lần (lần lượt OR = 1,76, p <0,05 và OR = 1,92, p <0,01), trong khi việc sử dụng điện thoại và lái xe vượt quá tốc độ lại chỉ bằng một phần hai (tương ứng OR = 0,56, p <0,01 và OR = 0,55, p <0,05) so với những tài xế làm việc với khoảng cách nhỏ hơn 100km một ngày.

Đối với hành vi và lối sống hằng ngày, tài xế có thói quen ‘thỉnh thoảng’ hay ‘thường xuyên’ uống rượu bia có xu hướng vi phạm hầu hết những hành vi tiềm ẩn tai nạn được khảo sát cao hơn từ (2÷10) lần, chẳng hạn như họ có xu hướng không dùng đèn xi-nhan ở mức độ thường xuyên (OR = 10,29, p <0,001) so với những tài xế không có thói quen uống bia rượu.

Bảng 3. Kết quả của mô hình phân tích hồi quy nhị phân cho các hành vi lái xe tiềm ẩn tai nạn

Variable	Sử dụng điện thoại	Không bật đèn xi-nhan	Chạy sai làn đường	Vượt đèn đỏ	Chạy quá tốc độ
Nhân khẩu học					
Tuổi	1,04	1,05	1,04	1,01	1,02
Giới tính					
Nữ	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
Nam	2,06	2,25	1,60	0,57	0,92
Tình trạng hôn nhân					
Chưa kết hôn	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
Đã kết hôn	1,44	1,58	0,86	0,98	0,78
Quê quán					
Người bản địa	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
Người nhập cư	0,73	0,83	0,93	0,61	0,52*
Nghề nghiệp					
Không phải sinh viên	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
Sinh viên	1,22	1,17	1,13	1,38	2,38*
Trình độ học vấn					
Trên THPT	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
Trung học phổ thông (THPT)	1,05	1,28	0,83	1,04	1,27
Dưới THPT	0,45*	0,40	0,50	0,65	1,74
Kinh nghiệm lái xe	0,94*	0,96	1,02	0,98	0,98

Lịch sử làm việc					
Tình trạng làm việc					
<i>Bán thời gian</i>	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
<i>Toàn thời gian</i>	1,24	1,04	1,25	1,29	1,03
Thu nhập	0,99	1,00	0,99	0,99	0,98
Thu nhập trang trải đầy đủ cho cuộc sống:					
<i>Không</i>	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
<i>Có</i>	1,00	1,03	0,60*	0,60*	0,58*
Loại xe sử dụng					
<i>Xe ga</i>	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
<i>Xe số</i>	0,81	0,81	1,22	0,84	0,77
Hình thức sở hữu xe					
<i>Thừa kế từ người thân</i>	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
<i>Tự mua</i>	1,06	0,73	0,61*	0,63	0,64
Khoảng cách di chuyển trung bình hàng ngày					
<i>< 100km/ngày</i>	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
<i>≥ 100km/ngày</i>	0,56**	1,07	1,92**	1,76*	0,55*
Thời gian làm việc một tuần					
<i>< 50 giờ/tuần</i>	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
<i>≥ 50 giờ/tuần</i>	2,07**	1,58	1,09	1,53	2,33**
Lối sống và hành vi hằng ngày					
Tình trạng hút thuốc					
<i>Không bao giờ</i>	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
<i>Thỉnh thoảng</i>	1,16	1,45	0,76	1,07	0,87
<i>Thường xuyên</i>	1,45	1,87	0,86	1,66	1,34
Tình trạng uống rượu bia					
<i>Không bao giờ</i>	Ref	Ref	Ref	Ref	Ref
<i>Thỉnh thoảng</i>	2,32***	1,95**	2,10**	1,78*	2,38***
<i>Thường xuyên</i>	3,22*	10,29***	5,86**	4,55**	3,73*
Log likelihood	-381,657	-338,932	-286,487	-269,626	-174,240

*p < 0,05, **p < 0,01, ***p < 0,001, Adj. OR: Tỷ lệ Odds đã điều chỉnh, Ref: Biến tham chiếu để so sánh

4. Thảo luận và kết luận

Bài báo nghiên cứu mối quan hệ giữa các nhân tố có ảnh hưởng đến các hành vi lái xe tiềm ẩn gây tai nạn của tài xế “Xe ô tô công nghệ” trên cơ sở số liệu khảo sát, phỏng vấn trực tiếp ở hiện trường và khảo sát online đối với hơn 600 tài xế xe ô tô công nghệ được thực hiện tại ba thành phố lớn của Việt Nam.

Kết quả phân tích theo mô hình hồi quy logistic bằng phần mềm Stata cho thấy như sau:

Với hành vi sử dụng điện thoại: Một tỷ lệ cao người được khảo sát trả lời có sử dụng điện thoại trong quá trình lái xe (52%) và nguyên nhân đóng góp đến 13,1% số vụ tai nạn xảy ra đối với tài xế xe ô tô công nghệ (Bảng 2). Thực tế cho thấy tài xế “xe ô tô công nghệ” thường xuyên tương tác trên Smartphone để đón/trả khách, liên lạc với hành khách hay sử dụng bản đồ định vị GPS, ... Điều này dẫn đến nguy cơ cao xảy ra va chạm trên đường do mất tập trung.

Với hành vi bật đèn xi-nhan: Tài xế thỉnh thoảng sử dụng bìa rượu có xu hướng không bật đèn xi-nhan khi chuyển hướng cao hơn gấp 2 lần, tương tự, tài xế thường xuyên uống bia rượu có xu hướng không sử dụng đèn xi-nhan khi chuyển hướng cao hơn gấp 10 lần so với tài xế không sử dụng bia rượu khi lái xe. Điều này cũng khá dễ hiểu do những chất kích thích thần kinh như bia, rượu có thể làm cho tài xế “quên” bật đèn xi-nhan khi chuyển

hướng. Ngoài ra, kết quả thống kê cũng cho thấy tỉ lệ tài xế không bật đèn xi-nhan khá cao chiếm 31,1%. Điều này có thể lý giải do tầm nhìn xung quanh của xe máy rộng, quan sát hai bên dễ dàng hơn, nên tài xế thường có tâm lý chủ quan dẫn đến tình trạng “quên” bật đèn xi-nhan khi chuyển hướng. Hơn nữa, các chế tài xử phạt cho hành vi này chưa nghiêm khắc, người đi đường hiếm khi bị cảnh sát giao thông phạt vì hành vi không bật đèn xi-nhan. Tất cả những điều này làm cho tài xế có xu hướng không sử dụng đèn xi-nhan khi chuyển hướng. Hành vi này có liên quan đến 10,3% số vụ tai nạn của tài xế “xe ô tô công nghệ”.

Với hành vi lấn làn và vượt đèn đỏ: Liên quan đến hành vi này, kết quả nghiên cứu cho thấy, những người có thu nhập chưa trang trải đủ cho cuộc sống có hành vi lấn làn và vượt đèn đỏ cao gấp 1,6 lần so với những tài xế có thu nhập đủ để trang trải cho cuộc sống. Điều này là do tài xế có thu nhập thấp hơn mức sống muốn tăng thu nhập để đủ trang trải cho cuộc sống nên việc đón/trả khách thường diễn ra nhanh hơn, vì vậy dẫn đến xu hướng có hành vi lấn làn hoặc vượt đèn đỏ khi tham gia giao thông. Cũng tương tự với lý do đón/trả khách nhiều, những tài xế chạy xe với tổng hành trình lớn hơn 100 km/ngày có xu hướng lấn làn và vượt đèn đỏ cao gấp hai lần những tài xế có chiều dài hành trình thấp hơn 100km/ngày. Ngoài ra, những tài xế thỉnh thoảng hoặc thường xuyên uống bia rượu có xu hướng lấn làn cao gấp (2 ÷ 6) lần và vượt đèn đỏ cao gấp (1,8 ÷ 4,5) lần so với tài xế

không uống bia rượu (Bảng 3). Thực tế cho thấy, hoạt động uống rượu bia ảnh hưởng rất nhiều đến hành vi của người lái xe. Còn trong bia rượu gây ảo giác nặng với hệ thần kinh, mất khả năng tự chủ, định hướng, điều khiển vận động nên người thường xuyên uống rượu bia có khả năng cao gây ra hành vi lấn lộn và vượt đèn đỏ.

Với hành vi chạy quá tốc độ: Tài xế “Xe ôm công nghệ” là sinh viên có xu hướng chạy quá tốc độ cao hơn gấp hai lần tài xế không phải là sinh viên. Điều này nói lên rằng đối tượng sinh viên, những người có tuổi đời trẻ, vẫn đang còn chủ quan trong việc làm chủ tốc độ khi điều khiển xe máy. Vì vậy cần giáo dục ý thức mạnh hơn cho các đối tượng trẻ tuổi trước khi tham gia giao thông. Kết quả nghiên cứu cũng cho thấy những tài xế thỉnh thoảng uống bia rượu có xu hướng chạy quá tốc độ cao gấp hơn hai lần và tài xế thường xuyên uống bia rượu có khuynh hướng chạy quá tốc độ cao hơn bốn lần so với người không sử dụng bia rượu (OR tương ứng lần lượt là 2,38 và 3,73). Điều này là do bia rượu thường có ảnh hưởng không tốt đến mức độ làm chủ hành vi của người sử dụng, vì vậy dẫn đến việc thường chạy quá tốc độ khi điều khiển phương tiện. Ngoài ra, tài xế cảm thấy thu nhập không đủ để trang trải cuộc sống có xu hướng chạy quá tốc độ gấp hai lần những tài xế cảm thấy thu nhập đủ để trang trải cuộc sống, đó là vì tài xế muốn nâng cao thu nhập bằng cách tăng số lượt đón/trả hành khách trong cùng một khoảng thời gian nên thường có xu hướng chạy quá tốc độ.

Nhìn chung, dịch vụ “xe ôm công nghệ” hiện đang là một loại hình phương tiện giao thông công cộng tiện lợi, nhanh chóng và được nhiều người tin dùng ở Việt Nam cũng như một số nước thuộc khu vực Đông Nam Á. Tài xế “xe ôm công nghệ” được cho là trực tiếp và gián tiếp liên quan đến vấn đề tai nạn giao thông trong đô thị. Do đó, nghiên cứu này được thực hiện với ý nghĩa xác định các nhân tố chính ảnh hưởng đến hành vi lái xe không an toàn. Từ đó, giúp các nhà quản lý đề xuất các chính sách cải thiện nhằm nâng cao hành vi lái xe an toàn của các tài xế. Một số chính sách kiến nghị như: các công ty dịch vụ “xe ôm công nghệ” cần quản lý chặt chẽ hơn về thời gian chạy xe, tổng số kilomet hành trình của tài xế; hay tăng cường giáo dục về an toàn giao thông được tổ chức bởi các công ty dịch vụ “xe ôm công nghệ” và nhà trường, đặc biệt đối với những tài xế là sinh viên, trẻ tuổi, thiếu kinh nghiệm.

Nghiên cứu đã chỉ rõ mối quan hệ giữa các nhân tố tác động đến các hành vi lái xe tiềm ẩn gây TNGT của tài xế

“xe ôm công nghệ” với điều kiện cụ thể về đường, giao thông và tổ chức điều khiển giao thông trong đô thị Việt Nam. Các kết quả nghiên cứu có thể áp dụng cho các đô thị khác có điều kiện tương tự. Tuy nhiên, việc thực hiện nghiên cứu cũng còn một số hạn chế nhất định. Thứ nhất, không thể lấy thông tin của những tài xế đã rời bỏ nghề lái xe do đã từng xảy ra tai nạn nghiêm trọng. Thứ hai, những câu hỏi khảo sát tài xế liên quan đến va chạm hoặc tai nạn là một mối quan ngại lớn. Mặc dù các đội khảo sát đã giải thích rõ ràng mục đích của khảo sát chỉ để phục vụ cho nghiên cứu và không bao gồm bất kỳ thông tin cá nhân nào của tài xế, nhưng vẫn có một số tài xế được hỏi dường như không muốn báo cáo về các vụ tai nạn mà họ đã gây ra. Điều này có thể làm nhiều kết quả của nghiên cứu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Lin, M.-R., H.-F. Hwang, and N.-W. Kuo. Crash severity, injury patterns, and helmet use in adolescent motorcycle riders. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, Vol. 50, No. 1, 2001, pp. 24-30.
- [2] WHO. Road safety in the Western Pacific Region 2015. In, World Health Organization, 2016.
- [3] WHO. Global Status Report on Road Safety 2015. In, World Health Organization, 2015.
- [4] WHO. Violence and Injury Prevention, Road safety in Viet Nam. In, World Health Organization, 2018.
- [5] Wolfe, A. C. The concept of exposure to the risk of a road traffic accident and an overview of exposure data collection methods. *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 14, No. 5, 1982, pp. 337-340.
- [6] Olvera, L.D., et al., Earning a living, but at what price? Being a motorcycle taxi driver in a Sub-Saharan African city. *Journal of transport geography*, 2016. 55: pp. 165-174.
- [7] Akinlade, O.C. and W.R. Brieger, Motorcycle taxis and road safety in southwestern Nigeria. *International quarterly of community health education*, 2003. 22(1): pp. 17-31.
- [8] Dandona, Rakhi, G. Anil Kumar, and Lalit Dandona. Risky behavior of drivers of motorized two wheeled vehicles in India. *Journal of safety research* 37.2, 2006: pp. 149-158.
- [9] Chang, Hsin-Li, and Tsu-Hung Yeh. Motorcyclist accident involvement by age, gender, and risky behaviors in Taipei, Taiwan. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 10.2, 2007: pp. 109-122.
- [10] Chang, Hsin-Li, and Tsu-Hung Yeh. "Risk factors to driver fatalities in single-vehicle crashes: comparisons between non-motorcycle drivers and motorcyclists. *Journal of transportation engineering* 132.3, 2006: pp. 227-236.
- [11] Truong, Long T., Hang TT Nguyen, and Chris De Gruyter. Correlations between mobile phone use and other risky behaviours while riding a motorcycle. *Accident Analysis & Prevention* 118, 2018: pp. 125-130.

(BBT nhận bài: 01/10/2018, hoàn tất thủ tục phản biện: 25/10/2018)