

ẢNH HƯỞNG HÀNH VI NGƯỜI THAM GIA GIAO THÔNG ĐỐI VỚI AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

TS. Nguyễn Cảnh Toàn
ThS. Nguyễn Ngọc Hà
Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

TÓM TẮT:

Để kéo giảm tai nạn giao thông bền vững và hình thành văn hóa người tham gia giao thông thì xác định hành vi, các tác động hành vi người tham gia giao thông chính là một trong ba yếu tố cốt lõi: hạ tầng giao thông, phương tiện giao thông và người tham gia giao thông.

Từ khóa: Hành vi, Kiểm soát, Phản ứng, ATGT

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong những năm qua được sự quan tâm và hành động đồng bộ của các cấp, cơ quan ban ngành trong toàn quốc về an toàn giao thông nên đã được các kết quả khả quan khi giảm sâu tai nạn giao thông trên cả 3 tiêu chí. Tuy nhiên, vẫn tồn tại các vụ tai nạn hoặc rủi ro mất an toàn khi tham gia giao thông. Trong bài viết này, nhóm tác giả tập trung vào một trong các yếu tố đó là hành vi của người tham gia giao thông đường bộ tác động đến an toàn giao thông đường bộ.

2. HÀNH VI VÀ ĐẶC ĐIỂM HÀNH VI NGƯỜI THAM GIA GIAO THÔNG

2.1. Khái niệm

Khái niệm hành vi của con người nếu xét trên phương diện về sinh học, tâm lý học thì có nghĩa là cách thể hiện suy nghĩ của một người ra bên ngoài thông qua hành động hoặc cử chỉ, trạng thái trong một hoàn cảnh nhất định và trong một khoảng thời gian cụ thể.

2.2. Phân loại hành vi

Hành vi có thể bị chịu tác động từ 2 yếu tố cơ bản là: yếu tố khách quan và yếu tố chủ quan.

- Yếu tố khách quan ở đây có thể là: môi trường sống, môi trường làm việc, môi trường học tập, giáo dục, v.v...

- Yếu tố chủ quan cụ thể đó là: khả năng nhận thức cũng như khả năng điều chỉnh hành vi của mỗi người là khác nhau.

Hành vi được biểu hiện dưới 2 dạng chính là: Hành động và không hành động.

- Hành vi biểu hiện qua hành động: là những hành vi được nhận biết thông qua những việc làm cụ thể mà một người nào đó thực hiện.

- Hành vi biểu hiện dưới dạng không hành động: là những hành vi có thể được xác định thông qua ý nghĩ, trạng thái, mục đích hướng tới của một người nào đó.

Theo nghiên cứu của các nhà khoa học thì có thể phân chia hành vi thành 4 loại cơ bản đó là: hành vi kỹ xảo, hành vi bản năng, hành vi trí tuệ và hành vi đáp ứng.

Trong đó:

- Hành vi kỹ xảo là những hành vi được tạo nên qua quá trình học tập, rèn luyện của mỗi người, nó mang tính chất linh hoạt, mềm dẻo.

Hành vi này khi được hình thành trên vỏ não thì sẽ mang tính bền vững, khó có thể thay đổi trong tương lai và giúp mỗi chúng ta thích nghi với môi trường sống một cách dễ dàng, thuận tiện.

Ví dụ một số hành vi như là: Viết chữ, làm xiếc, ảo thuật, v.v...

- Hành vi bản năng tức là hành vi mang tính chất di truyền của những người thân, người cùng huyết thống trong từng gia đình hoặc mang tính lịch sử và truyền thống văn hóa của mỗi quốc gia, dân tộc hay vùng miền khác nhau.

Ví dụ như: hành vi cầm bút, cầm đũa bằng tay trái; hành vi cúng bái tổ tiên trong các ngày lễ, tết của người Việt; v.v...

- Hành vi trí tuệ là những hành vi được hình thành từ các hoạt động trí tuệ, tiếp thu những kiến thức ở mức độ khó, trừu tượng như là hoạt động nghiên cứu khoa học, v.v...

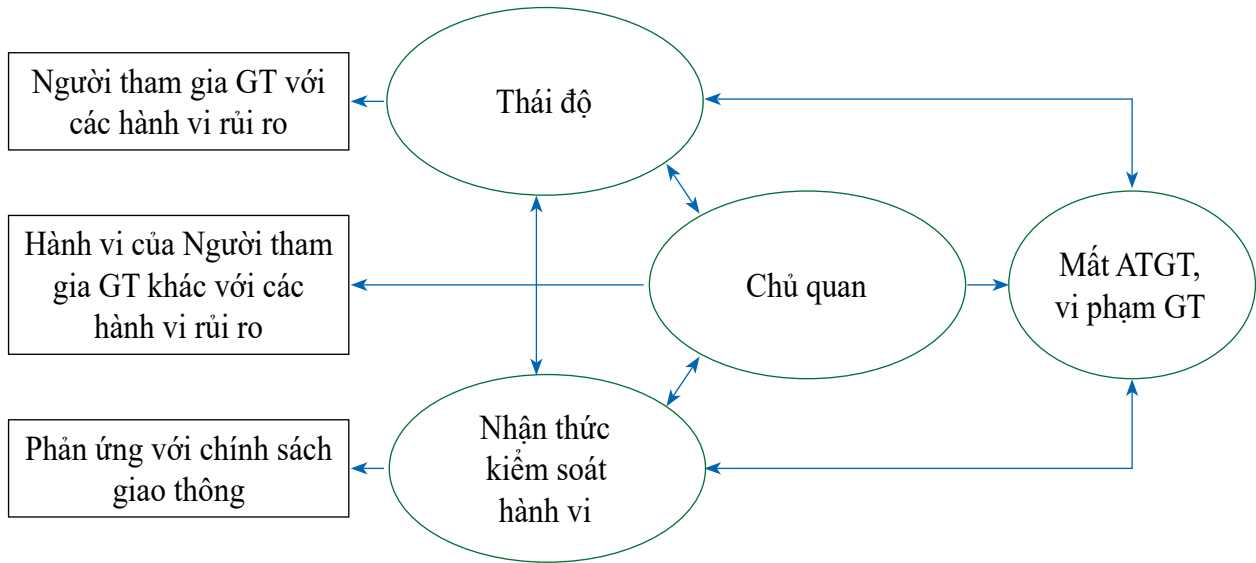
Những người có khả năng và hành vi trí tuệ này là những người hiểu được các quy luật của hiện tượng sự vật xung quanh chúng ta và bản chất của từng mối quan hệ trong xã hội, qua đó họ có thể phát minh ra công nghệ mới để cải tạo, phát triển thế giới.

- Hành vi đáp ứng: là những hành vi được tạo ra để ứng phó với hoàn cảnh, tình huống thực tế nhất thời, với mục đích là để tồn tại và tiếp tục phát triển.

Những hành vi này thường được tạo ra không theo ý thức tự nguyện và sự lựa chọn của bản thân.

Ví dụ như: hành vi lái xe sử dụng bia rượu, cưỡng chế thu hồi tài sản, v.v...

2.3. Đặc điểm hành vi người tham gia giao thông



Hình 1. Đặc điểm hành vi của hai đối tượng gây rủi ro và đối tượng thấy rủi ro

- Phản ứng của người tham gia giao thông với các hành vi rủi ro thì họ xuất hiện một trong các hành vi: tăng tốc phương tiện, gây nguy hiểm, phân tâm khi gặp rủi ro (luống cuống), chủ động tạo ra sự kiểm soát an toàn.

- Thái độ, hành vi của người tham gia giao thông (trực tiếp/chứng kiến rủi ro) có ảnh hưởng trực tiếp lớn đến yếu tố tiềm ẩn mất ATGT.

- Sự phản ứng đối với chính sách giao thông (luật,..) tác động điều chỉnh giảm thiểu yếu tố tiềm ẩn mất ATGT.

Điều đó lý giải lý do khi tại một số địa phương khi lắp camera xử lý vi phạm giao thông khiến người tham gia giao thông chấp hành hơn tham gia giao thông. Theo đúng quy trình tại Hình 1 thì người điều khiển phương tiện phản ứng (chấp hành) quy định pháp luật khi tham gia giao thông, các đối tượng nhận thức, kiểm soát hành vi khi tham gia giao thông. Từ hành vi đó chúng ta hiểu đó là sự phản ứng chấp hành đối với chính sách giao thông điều đó khiến tỷ lệ mất ATGT tại khu vực đô thị giảm xuống.

3. MỘT SỐ KHUYẾN NGHỊ

Trong những năm qua, chúng ta đã thực hiện rất nhiều các giải pháp phù hợp qua các giai đoạn để giảm thiểu tai nạn giao thông ở cả 3 tiêu chí. Tiêu nhiên chúng ta vẫn cần tập trung một số giải pháp hướng vào hành vi của người tham gia giao thông tạo ra sự kiểm soát an toàn một cách chủ động. Đó là tập trung vào nâng cao năng lực một cách tự nhiên, tuân tự với 3 hành vi chính: hành vi kỹ xảo, hành vi bản năng, hành vi trí tuệ.

- Hành vi kỹ xảo: Đưa các nội dung liên quan đến an toàn giao thông thành một nội dung trong chương trình giáo dục từ mầm non đến THPT. Từ đó tạo thành hành vi nhuần nhuyễn đối với lớp trẻ khi tham gia giao thông, tạo nền tảng cho các hành vi kế tiếp.

- Hành vi bản năng: Đối với hoạt động tuyên truyền như đã và đang triển khai chúng ta bổ sung thêm các hoạt động tuyên truyền, giáo dục các hành vi tham gia giao thông của bậc cha mẹ đồng hành cùng trẻ em. Tạo ra một sợi dây bền vững với loạt hành động kế thừa.

- Hành vi trí tuệ: Đây là sẽ là kết quả kế thừa từ chuỗi hai hành vi kể trên. Khi lớp trẻ được đào tạo qua các bậc, hành động theo bản năng sẽ tạo ra một loạt các hành vi xử lý kiểm soát các yếu tố rủi ro khi tham gia giao thông./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Castanier, Lý thuyết về hành vi có kế hoạch và vi phạm giao thông.

[2] Machin, Mối quan hệ giữa các đặc tính của người lái xe và nhận thức về rủi ro và hành vi lái xe.

[3] Ek adanu, Phân tích đa cấp độ về vai trò con người đối với sự chênh lệch khi xảy ra tai nạn, 2017.

[4] Watson, Tâm lý học dưới con mắt nhà hành vi.

[5] WHO, Báo cáo hiện trạng toàn cầu về an toàn đường bộ, 2018.