

ĐỀ XUẤT MỘT SỐ MÔ HÌNH KHẮC PHỤC TAI NẠN GIAO THÔNG KHI THAM GIA GIAO THÔNG CỦA NGƯỜI SAY RƯỢU, BIA

ThS. Nguyễn Ngọc Tân

Ủy viên ban chấp hành

Hội khoa học và công nghệ Hàng không Việt Nam

Đại học Cửu Long

PGS.TS. Nguyễn Duy Đồng

Phó chủ tịch Hội khoa học và công nghệ Hàng không Việt Nam -

Học Viện Kỹ thuật Quân sự

ThS. Trịnh Đức Thắng

ThS. Nguyễn Ngọc Trang

Hội khoa học và công nghệ Hàng không Việt Nam -

Đại học Cửu Long

KS. Nguyễn Ngọc Chánh

KS. Nguyễn Ngọc Nam

ThS. Nguyễn Văn Ngọc

Hội khoa học và công nghệ Hàng không Việt Nam

TÓM TẮT:

Khi uống rượu bia, người tham gia giao thông dù bất kỳ lý do gì đi nữa thì nguy hiểm luôn rình rập, không những đối diện với pháp luật, ảnh hưởng sức khỏe mà còn gây mất an toàn người khác cùng tham gia giao thông cũng như những hệ lụy cho xã hội khi TNGT. Nên việc tham gia giao thông (di chuyển) ngoài tính nhân văn, đúng pháp luật và thận trọng là một điều cần thiết. Qua bài viết nhóm tác giả xin đề xuất một số mô hình nhằm hạn chế TNGT trong rượu, bia.

I. GIỚI THIỆU VẤN ĐỀ

- Nghiên cứu này cho thấy rõ ràng về nguy hiểm của việc uống rượu, bia và lái xe, và cung cấp thông tin về cách rượu, bia ảnh hưởng đến tài xế theo nhiều cách khác nhau.

- Các kết quả chính của nghiên cứu bao gồm: tài xế có xu hướng mạo hiểm hơn và khả năng phán đoán, cảnh giác, nhận thức, phản ứng và kiểm soát bị suy giảm rõ rệt dưới tác động của rượu, bia; tỷ lệ tai nạn tăng theo mức độ nồng độ cồn trong máu.

- Đưa ra mô hình khắc phục TNGT khi tham gia giao thông của người say rượu, bia.

II. MÔ HÌNH CHẤP HÀNH ATGT



2.1. Đưa ra thông điệp

- Mang tính nhất quán: rượu, bia ảnh hưởng đến TNGT.

- Thông tin về tác động của rượu đến tài xế và hiệu suất lái xe.

- Hành vi rượu bia khi tham gia giao thông ảnh hưởng đến tham gia giao thông, người tham gia giao thông luôn có xu hướng đi bên trái vì thế TNGT sẽ ảnh hưởng.

2.2. Phạm vi áp dụng: Chia nhỏ các đối tượng ra để đưa ra các phạm vi áp dụng.

2.3. Nhận thức (Nhớ): Tác động liên tục làm sao người tham gia giao thông hiểu được rằng rượu, bia là nỗi đau, là vi phạm pháp luật,.. là nguyên nhân của bào mòn sức khỏe, bệnh tật.

2.4. Thay đổi nhận thức: Bằng cách cho họ biết nỗi đau và hạnh phúc.



2.5. Thay đổi hành vi: Từ nhận thức và thay đổi nhận thức dẫn đến thay đổi hành vi. Để thay đổi hành vi



Để thay đổi hành vi cần giải quyết là nỗi đau và hạnh phúc.

- Hạnh phúc của rượu, bia là:

+ Mang lại những giải tỏa lo âu, trầm cảm,...

+ Giúp con người gần lại nhau hơn.

+ Là một lễ nghi xã giao.

+ Thay cho lời chào lâu ngày không gặp, lời chúc sức khỏe, lời động viên, chia sẻ niềm vui cùng nhau, thể hiện tình bạn thắm thiết thấu hiểu lẫn nhau,...

- Nỗi đau của rượu, bia là:

+ Hại sức khỏe nếu lạm dụng rượu, bia.

+ Khi tham gia giao thông rượu, bia sẽ làm con người ta phản ứng chậm hơn và dễ gây TNGT,...

- Nhưng có một nghịch lý là dù biết tham gia giao thông khi có rượu, bia có thể dẫn đến TNGT nhưng vẫn phải uống vì các lý do sau:

+ Khi uống rượu, bia ra đường có thể đối diện với TNGT, với hình phạt của pháp luật, với sức khỏe,...nhưng tất cả đều không chắc chắn. Việc chần chừ nhất bây giờ là có một cuộc vui, có những tiệc không từ chối được.

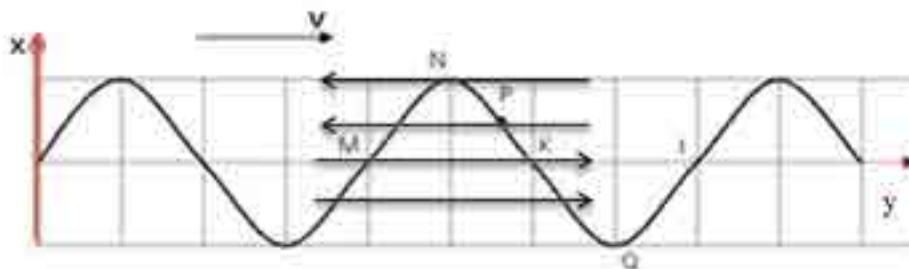
+ Bắt đầu hình thành cuộc chiến trái tim và lý trí và đa số trái tim luôn dẫn dắt lý trí.

Muốn thay đổi chỗ này phải đánh vào nỗi đau, đó là sức khỏe, là khi TNGT xảy ra phải xa cách “ vợ đại, con thơ”, “ cha mẹ không ai chăm sóc”,...

2.6. Chấp hành theo quy định an toàn giao thông.

III. CÁC NGHIÊN CỨU VỀ HÀNH VI KHI SAY

3.1. Các hành vi tham gia giao thông khi say



Phương trình tại nạn giao thông được xác định:

$$A \sin(\omega t + \varphi) = ax + b \quad (1)$$

Với A: là biên độ giao động của người say khi tham gia giao thông theo phương ngang.

ω : Tần số góc, $\omega = \frac{2\pi}{T}$

T: chu kỳ ra vào của người say khi tham gia giao thông.

Và hàm số $y = ax + b$ chính là phương trình quỹ đạo (đường thẳng) khi tham gia giao thông của người bình thường.

Từ công thức trên ta thấy TNGT phụ thuộc vào biên độ A người say ra vào, Chu kỳ ra vào, thời gian ra vào, vận tốc các xe gặp nhau, góc mở (hệ số góc và vị trí gặp nhau của người say với các tác nhân khác,...).

Khi lái xe, người say có xu hướng lệch sang bên trái, có thể lý giải việc này qua đa số thuận tay phải và họ có nhận thức rằng bên phải là nguy hiểm hơn khi có các chướng ngại vật cố định như nhà cửa và luôn có xu hướng bảo vệ mình không va vào các tác nhân cố định ấy. Họ quên rằng bên trái của mình có các tác nhân di động của các phương tiện khác cũng như các tác nhân của giữa đường như giải phân cách, hệ thống cây xanh, chiếu sáng,... Khi rượu bia vào họ lúc nhớ lúc quên các tác nhân bên trái và bên phải của mình cũng như quán tính phản xạ sinh học, tạo nên quỹ đạo là đường cong (hình sin,...) làm tăng điểm xung đột cũng như ra vào liên tục làm các chủ thể tham gia giao thông khác không kịp phản ứng.

Rượu bia có thể ảnh hưởng đến nhận thức, cảnh giác, sự chú ý, phán đoán và phản ứng của người lái xe, những thứ đó có liên quan mật thiết đến khả năng lái xe. Người ta kết luận rằng việc uống rượu, ngay cả ở liều lượng thấp, đã ảnh hưởng đáng kể đến các kỹ năng liên quan đến lái xe như tầm nhìn, hành vi phanh, lái và cảnh giác. Đồng thời, quá trình thông tin và sự chú ý của người lái xe bị ảnh hưởng nặng nề bởi rượu. Những người lái xe sẽ bị phân tâm bởi rượu khi tham gia giao thông.

Ảnh hưởng của rượu đối với hiệu suất thị giác là rõ ràng nhất khi phán đoán các đối tượng chuyển động và quá trình thông tin khác nhau cùng một lúc khi tham gia giao thông.

Góc nhìn khi tham gia giao thông không tập trung và độ quan sát nhỏ.

Rượu, bia không chỉ ảnh hưởng đến các thông số nêu trên mà còn gây suy giảm hiệu suất lái xe.

Rượu cũng làm giảm độ ổn định của tay và độ chính xác khi tham gia giao thông.

Khi say người tham gia giao thông có thể sai lệch vị trí làn đường, sai lệch khi đánh lái và tốc độ lái xe, khi uống rượu bia ảnh hưởng đến khả năng kiểm soát vô lăng và hành vi phanh, mạo hiểm hơn.

Khi có rượu bia người lái xe có xu hướng đi nhanh hơn và tốc độ không ổn định.

Nồng độ cồn càng cao sẽ quyết định đến sự mất kiểm soát của người say khi tham gia giao thông.

3.2. Mô hình các bước thực thi ATGT



3.2.1. Phân phân tích TNGT

Phân tích:

- Mật độ tham gia giao thông
- Yếu tố bên ngoài (đường, thời tiết, phương tiện tham gia giao thông).

- Các chủ thể cùng tham gia giao thông.
- Lịch sử rủi ro TNGT trên tuyến.
- Kỹ năng lái xe cũng như tỷ lệ số người tham gia giao thông khi có rượu bia của khu vực.
- Sự di chuyển dòng người, văn hóa giao thông khu vực,...
- Sau khi phân tích xong, sẽ có cách nhìn nhận tổng quát về đánh giá mức độ say rượu tại khu vực hoặc tuyến đường ấy.

3.2.2. Mục tiêu ATGT

Phải xác định được khu vực ấy nguyên nhân chính TNGT phải là tác nhân rượu bia hay không từ đó đưa ra các biện pháp giải quyết ATGT thích hợp.

3.3.3. Chủ thể tham gia giao thông

- Chia nhỏ và phân tích dòng người tham gia giao thông trên tuyến đường và khu vực.
- TNGT là phân tán hay tập trung và nguyên nhân chính có phải là rượu bia hay một nguyên nhân khác.
- Nếu nguyên nhân TNGT tập trung chính là rượu bia thì xem xét dòng người hay gây ra TNGT ấy bắt nguồn từ đâu từ đó đưa ra các biện pháp khắc phục phù hợp.

3.3.4. Ý tưởng ATGT

Sau khi xác định được biện pháp khắc phục rồi thì phải tạo ra được các ý tưởng mạnh mẽ nhằm thay đổi hành vi tham gia giao thông khi có rượu bia.

3.3.5. Chiến lược ATGT

Sau khi có ý tưởng đưa ra các biện pháp ATGT

3.3.6. Thực thi chiến lược ATGT

Sau khi có chiến lược xong cần thực thi bằng cách nào đảm bảo ATGT.

3.3.7. Ngân sách thực hiện ATGT

Thực hiện các biện pháp trên cần những gì và ngân sách bao nhiêu để dự trù.

IV. CÁC YẾU TỐ BÊN NGOÀI TÁC ĐỘNG ĐẾN NGƯỜI SAY KHI THAM GIA GIAO THÔNG

4.1. Mô hình tham gia giao thông



4.2. Yếu tố tác động bên ngoài

Nhóm tác giả xin giới thiệu phần mềm kiểm tra các yếu tố an toàn giao thông nhằm kiểm tra các yếu tố đường, điều kiện tự nhiên và ý thức tham gia giao thông. Qua việc kiểm tra phần mềm còn tự cho ra các thông số điều chỉnh nhằm khắc phục TNGT.



V. KẾT LUẬN KIẾN NGHỊ

- Chiến lược tuyên truyền tác hại của rượu bia là nguyên nhân dẫn đến những nỗi đau của TNGT.
- Tăng thêm các hình phạt cũng như kiểm tra vào chiều thứ sáu và các ngày cuối tuần.
- Lắp đặt các thiết bị nhận biết được tình trạng người say khi tham gia giao thông./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Chỉ thị số 16/CT-TTg ngày 31/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ (*gọi tắt là Chỉ thị 16/CT-TTg*).
2. ThS. Nguyễn Ngọc Tân và nhóm tác giả trở về nhà an toàn khi tham gia giao thông- tạp chí Cầu Đường số 3/2021.
3. ThS. Nguyễn Ngọc Tân - Học và lái xe quyết định hạnh phúc tham gia giao thông- Báo Pháp Luật TPHCM Số ra 5/1/2021.
4. PGS.TS. Nguyễn Duy Đồng, Ths. Nguyễn Ngọc Tân, Ths. Trịnh Đức Thắng, Ths. Nguyễn Thị Út Hiền -Đề xuất mô hình xác định nguyên nhân giảm thiểu tai nạn giao thông trong điều kiện hiện nay ở Việt Nam - Tạp chí GTVT Số ra đặc biệt tháng 11/2019.
5. TS. Nguyễn Duy Đồng, Ths. Nguyễn Ngọc Tân -Nghiên cứu đề xuất mô hình kiểm tra các tuyến đường khai thác theo quan điểm an toàn giao thông - Tạp chí GTVT số ra tháng 9/2017.
6. ThS. Nguyễn Ngọc Tân - *Tạo sự tập trung cao độ cho người tham gia giao thông* -SGGP số ra ngày 20/01/2017.
7. ThS. Nguyễn Ngọc Tân - *Bảy kỹ năng để về nhà an toàn* - Tạp chí GTVT số ra ngày 06/07/2015.
8. Nguyễn Ngọc Tân - *Khắc phục điểm đen tai nạn giao thông* - Báo SGGP số ra ngày 26/06/2014.