

VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

NGHIÊM ĐÌNH ĐẠT

**HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
CỦA THANH NIÊN**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ TÂM LÝ HỌC

HÀ NỘI – 2017

VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

NGHIÊM ĐÌNH ĐẠT

**HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
CỦA THANH NIÊN**

Ngành: **Tâm lý học**

Mã số: **62 31 04 01**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ TÂM LÝ HỌC

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC: **PGS.TS NGUYỄN THỊ MAI LAN**

HÀ NỘI – 2017

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu độc lập của riêng tôi và tôi chịu trách nhiệm hoàn toàn về nội dung của luận án này trước Hội đồng và trước pháp luật.

Hà Nội, ngày tháng năm 2017

Tác giả

Nghiêm Đình Đạt

MỤC LỤC

	Trang
Trang phụ bì	
Lời cam đoan	
Mục lục	
Danh mục các bảng	
Danh mục các biểu đồ	
MỞ ĐẦU.....	1
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ.....	8
1.1. Hướng nghiên cứu khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ.....	8
1.2. Hướng nghiên cứu khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ.....	15
1.3. Hướng nghiên cứu khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ.....	19
1.4. Hướng nghiên cứu khía cạnh hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ.....	25
<i>Tiểu kết chương 1</i>	31
CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN.....	32
2.1. Một số vấn đề lý luận cơ bản về hành vi.....	32
2.2. Một số vấn đề lý luận về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.....	39
2.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.....	59
<i>Tiểu kết chương 2</i>	67
CHƯƠNG 3. TỔ CHỨC VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU.....	68
3.1. Vài nét về địa bàn và mẫu nghiên cứu.....	68
3.2. Các giai đoạn và phương pháp nghiên cứu.....	69

<i>Tiểu kết chương 3</i>	87
CHƯƠNG 4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU THỰC TIỄN HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN VÀ THỰC NGHIỆM CÁC BIỆN PHÁP TÁC ĐỘNG.....	88
4.1. Thực trạng hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên	88
4.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.....	124
4.3. Một số biện pháp chủ yếu nhằm nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông đường bộ của thanh niên.....	136
4.4. Kết quả thực nghiệm tác động.....	140
<i>Tiểu kết chương 4</i>	145
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....	147
DANH MỤC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ.....	
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	
PHỤ LỤC.....	

DANH MỤC CÁC BẢNG

	Trang
Bảng 3.1: Độ tin cậy của thang đo	72
Bảng 3.2: Mô tả mẫu nghiên cứu	73
Bảng 3.3: Mô tả thời gian quan sát trong môi trường thực	78
Bảng 4.1: Đánh giá chung về thực trạng hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên	88
Bảng 4.2: Nhận thức của thanh niên về sự cần thiết phải chấp hành các quy định của luật giao thông đường bộ	90
Bảng 4.3: Nhận thức của thanh niên về một số quy định của luật giao thông đường bộ	91
Bảng 4.4: Nhận thức của thanh niên về tình huống giao thông	95
Bảng 4.5: Nhận thức của thanh niên về hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	96
Bảng 4.6: Nhận thức của thanh niên về khả năng xảy ra tai nạn khi thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	97
Bảng 4.7: Thái độ của thanh niên đối với việc cập nhật quy định mới và thông tin an toàn giao thông đường bộ	107
Bảng 4.8: Thái độ của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	109
Bảng 4.9: Động cơ của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên	111
Bảng 4.10: Động cơ của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên	112
Bảng 4.11: Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông	115
Bảng 4.12: Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về tốc độ của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông	117
Bảng 4.13: Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông	118
Bảng 4.14: Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về tín hiệu đèn giao thông của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông	119
Bảng 4.15: Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về chuyển hướng xe của thanh niên khi lái xe máy tham gia	120

	giao thông	
Bảng 4.16:	Hành động của thanh niên khi có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy, bị phát hiện bởi lực lượng chức năng	122
Bảng 4.17:	Hành động của thanh niên khi thấy người khác có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	124
Bảng 4.18:	Ảnh hưởng của yếu tố xúc cảm đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên	125
Bảng 4.19:	Mức độ tìm kiếm cảm giác của thanh niên	127
Bảng 4.20:	Ảnh hưởng của yếu tố cơ sở hạ tầng và mật độ giao thông đến mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên	128
Bảng 4.21:	Ảnh hưởng của người cùng đi và người tham gia giao thông khác tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên	130
Bảng 4.22:	Phản ứng của cộng đồng xã hội khi thanh niên có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	132
Bảng 4.23:	Ảnh hưởng của yếu tố pháp luật tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên	134
Bảng 4.24:	Hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động về một số quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy	140
Bảng 4.25:	Mức độ vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động trong môi trường ảo	141
Bảng 4.26:	Hành vi nguy cơ, rủi ro của thanh niên nhóm thực nghiệm trong môi trường ảo trước khi tác động	142
Bảng 4.27:	So sánh mức độ thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên nhóm thực nghiệm trong môi trường ảo trước và sau khi thực nghiệm	143
Bảng 4.28:	So sánh hành vi nguy cơ, rủi ro của thanh niên các nhóm thực nghiệm trong môi trường ảo trước và sau khi tác động	144

DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ, BIỂU ĐỒ

	Trang
Hình 1.1: Mô hình lý thuyết động cơ bảo vệ	20
Biểu đồ 3.1: Phân bố mức độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên	82
Biểu đồ 4.1: Nhận thức của thanh niên về khả năng bị phát hiện, dừng xe và xử lí vi phạm nếu thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	99
Biểu đồ 4.2: Thái độ của thanh niên đối với quy định đội mũ bảo hiểm	102
Biểu đồ 4.3: Thái độ của thanh niên đối với quy định về tốc độ	103
Biểu đồ 4.4: Thái độ của thanh niên đối với quy định về sử dụng điện thoại và thiết bị âm thanh khi lái xe máy	104
Biểu đồ 4.5: Thái độ của thanh niên đối với quy định về chấp hành tín hiệu đèn giao thông	105
Biểu đồ 4.6: Thái độ của thanh niên đối với quy định về chuyển hướng xe	105
Biểu đồ 4.7: So sánh hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm về quy định của luật giao thông đường bộ trước và sau khi tác động	142

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

1.1. Việc đi lại, tham gia giao thông là một trong những nhu cầu cơ bản của con người nhưng cũng ẩn chứa rất nhiều nguy cơ, rủi ro đối với cá nhân và xã hội. Những nguy cơ, rủi ro đó ngày càng tăng lên cùng với sự gia tăng về số lượng và chất lượng của các phương tiện giao thông. Vì thế, ở nhiều quốc gia, trong đó có Việt Nam, những quy tắc, luật lệ, chuẩn mực xã hội trong lĩnh vực giao thông đã được hình thành và ngày càng điều chỉnh mạnh mẽ hơn hành vi của người tham gia giao thông nhằm tăng sự an toàn, giảm thiểu rủi ro đối với cá nhân và xã hội. Muốn chấp hành tốt các quy tắc, luật lệ, chuẩn mực xã hội khi tham gia giao thông đường bộ, đòi hỏi người tham gia giao thông phải có nhận thức đầy đủ, có thái độ, động cơ và hành động đúng đắn, chuẩn mực.

Tuy nhiên, theo báo cáo của Tổ chức Y tế thế giới (WHO), hàng năm, trên thế giới vẫn có khoảng 1,2 triệu người chết vì tai nạn giao thông, trong đó số người chết và bị thương nhiều nhất ở độ tuổi từ 15-29 tuổi, chết do tai nạn xe máy hai bánh chiếm gần 34% (ở các nước Đông Nam Á), gây thiệt hại tới 3% GDP toàn cầu (WHO, 2015) [184]. Ở Việt Nam, tai nạn và ùn tắc giao thông đường bộ thực sự là những vấn nạn trong nhiều năm qua nhưng dường như vẫn chưa có biện pháp thực sự hữu hiệu để giải quyết, nhất là ở những thành phố lớn, đông dân cư và mật độ phương tiện giao thông lớn, như thành phố Hồ Chí Minh và Thủ đô Hà Nội. Theo thống kê của Cục Cảnh sát giao thông, năm 2015, cả nước xảy ra 22.827 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.727 người, bị thương 21.069 người; gần 70% xe máy tham gia các vụ tai nạn. Hậu quả do tai nạn giao thông đường bộ gây ra là vô cùng nghiêm trọng và lâu dài, là gánh nặng cho nhiều gia đình và xã hội.

Các số liệu thống kê đã chỉ ra thực tế đáng quan ngại là hầu hết các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng xảy ra với người trẻ tuổi. Qua phân tích tai nạn giao thông thành phố Hà Nội giai đoạn 2005 – 2008, các tác giả Khuất Việt Hùng và Nguyễn Văn Trường chỉ ra rằng: Thanh niên trong độ tuổi 18 đến 30 là nhóm gây tai nạn cao nhất so với các độ tuổi khác ở cả nam giới lẫn nữ giới, tỷ trọng là 50-60% đối với nam giới và khoảng 37% - 46% đối với nữ giới [27].

Ngoài vấn đề tai nạn giao thông thì vấn đề ùn tắc giao thông đường bộ ở các

thành phố lớn cũng diễn ra khá nghiêm trọng và phức tạp, nhất là vào giờ cao điểm, gây ra nhiều bức xúc cho người dân khi tham gia giao thông. Hàng ngày, người dân tại những thành phố này phải đối mặt với ô nhiễm tiếng ồn, ô nhiễm không khí, những hành vi chen lấn, giành đường của người tham gia giao thông đang cố gắng bằng mọi cách nhanh nhất có thể thoát ra khỏi điểm ùn tắc, cho kịp giờ làm, giờ học, ... Chắc chắn những điều đó có ảnh hưởng không nhỏ đến sức khỏe, năng suất, chất lượng, tiến độ công việc, gây tổn thất cả về vật chất, tinh thần và thời gian cho con người và xã hội.

Những con số thống kê về tai nạn và ùn tắc giao thông đã chỉ ra nguyên nhân chủ yếu thuộc về chính người tham gia giao thông (chiếm trên 80%), chủ yếu là do ý thức chấp hành luật giao thông đường bộ của người dân còn hạn chế.

1.2. Đến nay, đã có nhiều công trình nghiên cứu ở những góc độ tiếp cận khác nhau nhằm tìm hiểu, dự đoán và đề xuất các biện pháp hình thành, thay đổi hành vi tham gia giao thông của người dân theo hướng có lợi cho họ và xã hội. Tuy nhiên, những công trình nghiên cứu liên ngành, trọng tâm là dưới góc độ tâm lí học về hành vi tham gia giao thông của thanh niên còn rời rạc, thiếu tính hệ thống, nhất là ở Việt Nam. Vì thế, việc nghiên cứu để làm phong phú những vấn đề lý luận về hành vi tham gia giao thông, trong đó có hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên có ý nghĩa cấp thiết.

Từ những lý do trên, chúng tôi nhận thấy, việc nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên là có ý nghĩa cả về lý luận và thực tiễn. Do đó, chúng tôi lựa chọn đề tài luận án: “*Hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên*” để nghiên cứu.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

2.1. Mục đích nghiên cứu

Nghiên cứu lý luận và thực trạng mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên và các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi này ở họ; trên cơ sở đó đề xuất một số biện pháp và tổ chức thực nghiệm tác động nhằm giúp thanh niên có mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông cao hơn khi tham gia giao thông đường bộ.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

2.2.1. Tổng quan tình hình nghiên cứu về hành vi tham gia giao thông đường

bộ.

2.2.2. Xây dựng cơ sở lý luận tâm lý học về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

2.2.3. Khảo sát, đánh giá thực trạng mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên và các yếu tố ảnh hưởng đến thực trạng này.

2.2.4. Đề xuất, tổ chức thực nghiệm một số biện pháp nhằm giúp thanh niên có mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông cao hơn khi tham gia giao thông đường bộ.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

3.2.1. Phạm vi về nội dung nghiên cứu

- Hành vi được nghiên cứu là hành vi có ý thức của con người, biểu hiện ở các khía cạnh nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ. Biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên được nghiên cứu theo các khía cạnh đó.

- Có nhiều góc độ tiếp cận nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ, nhưng nghiên cứu này tiếp cận nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên dưới góc độ chuẩn mực xã hội, trước hết là ở góc độ chuẩn mực pháp luật. Theo đó, hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên chỉ thuộc một trong hai loại: hành vi chuẩn mực pháp luật (sau đây gọi là hành vi chấp hành luật) hoặc hành vi sai lệch chuẩn mực pháp luật (sau đây gọi là hành vi vi phạm luật) giao thông đường bộ.

- Ở nước ta, luật giao thông đường bộ hiện hành điều chỉnh rất nhiều hành vi của người tham gia giao thông. Tuy nhiên, luận án này chỉ tập trung nghiên cứu một số hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên có nguy cơ, rủi ro cao nếu thanh niên vi phạm luật giao thông đường bộ, gồm: (1) Đội mũ bảo hiểm; (2) Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép; (3) Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh; (4) Chấp hành tín hiệu đèn giao thông. (5) Chuyển hướng xe. Chúng tôi chỉ nghiên cứu những hành vi đó *khi thanh niên lái xe mô tô hai bánh (sau đây gọi tắt là xe máy)* tham gia giao thông đường bộ.

- Có nhiều yếu tố chủ quan và khách quan ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên. Tuy nhiên, luận án này chỉ tập trung nghiên cứu

một số yếu tố có ảnh hưởng rõ rệt nhất tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, gồm các yếu tố: nhân khẩu học; xúc cảm; nhân cách; cơ sở hạ tầng và mật độ giao thông; kiểm soát xã hội.

- Mức độ biểu hiện khía cạnh nhận thức, thái độ, động cơ và các yếu tố ảnh hưởng đều có tương quan với mức độ biểu hiện khía cạnh hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên khi họ lái xe máy tham gia giao thông. Tuy nhiên do điều kiện nghiên cứu, chúng tôi chỉ tổ chức thực nghiệm một số biện pháp nâng cao nhận thức, hiểu biết của thanh niên về luật giao thông đường bộ và về nguy cơ, rủi ro trong một số tình huống giao thông điển hình; đo lường khía cạnh biểu hiện hành động bên ngoài của các nghiệm thể trong môi trường ảo của máy tập lái xe chuyên dụng Honda Riding Trainer của hãng Honda (Nhật Bản) với phần mềm phù hợp với môi trường và luật giao thông đường bộ ở Việt Nam.

3.2.2. Phạm vi về địa bàn và khách thể nghiên cứu

Chúng tôi chỉ nghiên cứu khách thể là thanh niên ở độ tuổi 18-30 tuổi, đang sinh sống, học tập và làm việc trên địa bàn thành phố Hà Nội.

4. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu của luận án

4.1. Phương pháp luận nghiên cứu

Chúng tôi nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên dựa trên các cách tiếp cận sau đây:

- *Tiếp cận hoạt động*: hành vi tham gia giao thông đường bộ biểu hiện hoạt động sống của con người, biểu hiện ở các khía cạnh nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của chủ thể. Điều này có nghĩa là phải nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên thông qua nghiên cứu hoạt động sống của họ.

- *Tiếp cận hệ thống*: Con người là một thực thể xã hội. Hành vi của cá nhân phải được xem là kết quả của sự ảnh hưởng của nhiều yếu tố khác nhau. Việc nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên cần được xem xét toàn diện trong các mối quan hệ biện chứng, phụ thuộc lẫn nhau giữa các yếu tố chủ quan và khách quan.

- *Tiếp cận liên ngành*: Việc nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên cần kết hợp tri thức, phương pháp nghiên cứu của một số ngành khoa học như: tâm lí học giao thông, tâm lí học xã hội, xã hội học, giáo dục học, luật

học,...Cách tiếp cận này cho phép những người nghiên cứu có cái nhìn đa diện đối với hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

4.2. Giả thuyết khoa học

Chúng tôi giả định rằng:

4.2.1. Hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên biểu hiện ở các khía cạnh nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ. Trong đó, khía cạnh hành động bên ngoài có tương quan thuận và chặt nhất với khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

4.2.2. Có nhiều yếu tố khách quan và chủ quan ảnh hưởng tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, trong đó các yếu tố nhân khẩu học (giới tính, khu vực, nghề nghiệp), nhân cách (tìm kiếm cảm giác) và kiểm soát xã hội (tính răn đe của luật giao thông đường bộ) có ảnh hưởng rõ rệt nhất trong số các yếu tố được nghiên cứu.

4.2.3. Thanh niên sẽ có mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông cao hơn khi tham gia giao thông đường bộ nếu được nâng cao hiểu biết về luật giao thông đường bộ và hiểu biết đầy đủ về nguy cơ, rủi ro trong các tình huống khi tham gia giao thông.

4.3. Các phương pháp nghiên cứu cụ thể

Luận án kết hợp các phương pháp nghiên cứu sau đây:

- Phương pháp nghiên cứu tài liệu, văn bản;
- Phương pháp điều tra bằng bảng hỏi;
- Phương pháp trắc nghiệm;
- Phương pháp thảo luận nhóm;
- Phương pháp phỏng vấn sâu;
- Phương pháp quan sát;
- Phương pháp chuyên gia;
- Phương pháp thực nghiệm tác động;
- Phương pháp mô phỏng thông qua máy tập lái xe Honda Riding Trainer;
- Phương pháp xử lý số liệu bằng thống kê toán học, trợ giúp bởi phần mềm SPSS, phiên bản 20, chạy trên hệ điều hành Windows.

5. Đóng góp mới về khoa học của luận án

5.1. Về lý luận

Luận án đã phân tích, đánh giá, hệ thống hóa các hướng nghiên cứu lý luận và thực tiễn về hành vi tham gia giao thông dưới góc độ tâm lý học giao thông. Trên cơ sở đó, luận án trình bày một cách hệ thống những vấn đề lý luận liên quan đến hành vi

tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông nói chung và của thanh niên nói riêng. Cụ thể, luận án là làm rõ dưới góc độ tâm lý học giao thông về khái niệm hành vi tham gia giao thông đường bộ, khái niệm hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên; các khía cạnh của hành vi tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông nói chung và của thanh niên nói riêng; đồng thời, chỉ ra các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, đề xuất và tổ chức thực nghiệm một số biện pháp khả thi nhằm giúp thanh niên có mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông cao hơn khi tham gia giao thông đường bộ. Có thể nói, đây là một trong những công trình nghiên cứu đầu tiên sử dụng lý thuyết tâm lý học giao thông vào việc xác lập cơ sở lý luận về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở Việt Nam hiện nay.

Ngoài ra, về phương pháp nghiên cứu, lần đầu tiên trắc nghiệm Tìm kiếm cảm giác (Form V) của Zuckerman được Việt hóa, điều chỉnh cho phù hợp hơn với ngôn ngữ, văn hóa Việt Nam, được sử dụng nhằm phân loại nhân cách của thanh niên, góp phần hiểu rõ hơn hành vi tham gia giao thông đường bộ của họ theo mỗi loại nhân cách để có biện pháp phù hợp, khả thi trong việc nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông ở thanh niên; đồng thời, phương pháp này cũng làm tăng độ tin cậy, tính thuyết phục của các số liệu thu thập được từ phương pháp nghiên cứu khác.

5.2. Về thực tiễn

Kết quả nghiên cứu thực tiễn của luận án đã đánh giá thực trạng mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông ở bốn khía cạnh có mối quan hệ khăng khít với nhau, bao gồm: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài.

Luận án đã chỉ ra rằng, mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở mức trung bình; có sự khác biệt rõ rệt về mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên khi so sánh theo các biến số giới tính, khu vực, nghề nghiệp, kinh nghiệm lái xe và kinh nghiệm tai nạn của thanh niên. Từ đó đề xuất và thực nghiệm một số biện pháp cụ thể, khả thi nhằm giúp thanh niên có mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông cao hơn khi tham gia giao thông đường bộ.

6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn của luận án

6.1. Về lý luận

Kết quả nghiên cứu của luận án góp phần bổ sung một số vấn đề lý luận cơ bản

về hành vi tham gia giao thông đường bộ không chỉ ở lứa tuổi thanh niên mà còn ở các lứa tuổi khác; cơ sở lý luận mà luận án xác lập không chỉ được dùng để nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên khi họ lái xe máy tham gia giao thông mà còn có thể dùng để nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ khi chủ thể sử dụng phương tiện giao thông khác.

Ngoài ra, kết quả nghiên cứu của luận án cho thấy tính đúng đắn khi tiếp cận nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên theo hướng kết hợp nghiên cứu ở góc độ chuẩn mực pháp luật với nghiên cứu ở góc độ rủi ro; đồng thời chứng minh việc sử dụng trắc nghiệm Tìm kiếm cảm giác (Form V) của Zuckerman sau khi Việt hóa, điều chỉnh có thể phân loại được thanh niên theo bốn kiểu nhân cách, qua đó hiểu rõ hơn đặc trưng hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở mỗi kiểu nhân cách. Trên cơ sở đó đề xuất được những biện pháp phù hợp, khả thi nhằm giúp thanh niên có mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông cao hơn khi tham gia giao thông đường bộ.

Cơ sở lý luận của luận án góp phần định hình rõ, làm phong phú thêm hệ thống lý luận của phân ngành tâm lý học giao thông đang còn rất mới mẻ ở Việt Nam hiện nay.

6.2. Về thực tiễn

Những kết quả nghiên cứu của luận án cung cấp tư liệu thực tế cho những chủ thể làm công tác xây dựng, nghiên cứu, giảng dạy, tuyên truyền, giáo dục, phổ biến luật giao thông đường bộ và xây dựng văn hóa giao thông ở lứa tuổi thanh niên phù hợp với đặc điểm văn hóa và con người Việt Nam. Đồng thời mở ra hướng nghiên cứu chuyên sâu về hành vi tham gia giao thông ở Việt Nam dưới góc độ tâm lý học giao thông. Từ đó, góp phần giải quyết vấn nạn ùn tắc và tai nạn giao thông còn đang rất nhức nhối ở Việt Nam, đem lại lợi ích to lớn trên nhiều phương diện cho thanh niên, cho xã hội và đất nước.

7. Cơ cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu; phần kết luận và kiến nghị; phần danh mục tài liệu tham khảo và phần phụ lục, luận án gồm có 04 chương:

Chương 1. Tổng quan tình hình nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ.

Chương 2. Cơ sở lý luận về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

Chương 3. Tổ chức và phương pháp nghiên cứu.

Chương 4. Kết quả nghiên cứu thực tiễn về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên và thực nghiệm các biện pháp tác động.

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU

HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Hướng nghiên cứu khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ

1.1.1. Hướng nghiên cứu lý luận

Theo hướng nghiên cứu này, có nhiều nhà nghiên cứu thừa nhận và vận dụng mô hình niềm tin sức khỏe (The Health Belief Model – HBM) được phát triển ở Mỹ vào những năm 1950 bởi các nhà tâm lý học xã hội: Rosenstock, Hochbaum, Kegeles và Leventhal.

Mô hình tâm lý này cố gắng giải thích và dự đoán những hành vi sức khỏe bằng cách tập trung vào nhận thức của cá nhân cũng như các biến nhân khẩu học (McArthur, Holbert, và Forsythe, 2006) [124]. Về bản chất, mô hình này tìm cách giải thích lý do tại sao một số cá nhân có hành vi bảo vệ sức khỏe bản thân, trong khi những người khác không muốn làm như vậy (Rosenstock, 1966, 1974) [150], [151].

Mô hình niềm tin sức khỏe có sáu thành phần chính, bao gồm: nhận thức nhạy cảm; nhận thức mức độ nghiêm trọng; nhận thức lợi ích; nhận thức rào cản; gợi ý (tín hiệu) hành động; và sự tự tin (Dutta-Bergman, 2005; McArthur và cộng sự, 2006) [85], [124]. Trong đó:

- Nhận thức nhạy cảm (Perceived susceptibility) là niềm tin của cá nhân về những hậu quả tiêu cực có thể xảy đến cũng như họ sẽ phải gánh chịu khi họ thực hiện hành vi nào đó.
- Nhận thức mức độ nghiêm trọng (Perceived severity) đề cập đến niềm tin của cá nhân về tình trạng nghiêm trọng và hậu quả của hành vi mà họ thực hiện.
- Nhận thức lợi ích (Perceived benefits) nói đến niềm tin của cá nhân xem một hành động đúng đắn có hiệu quả như thế nào trong việc làm giảm nguy cơ hoặc mức độ nghiêm trọng của tình trạng đó nếu nó xảy ra.
- Nhận thức rào cản (Perceived barriers) đề cập đến ý kiến của cá nhân về những hao phí (cả hữu hình và tâm lý) của hành động chuẩn mực.
- Gợi ý hành động (Cues to action) là những chiến lược hoặc yếu tố thúc đẩy sự sẵn sàng hành động hoặc thực hiện việc thay đổi hành động. Những dấu hiệu này có thể là bên trong (Ví dụ: những ký ức về một tai nạn liên quan tới tốc độ xảy ra với bạn

thân hoặc gia đình) hoặc yếu tố bên ngoài (Ví dụ: lời khuyên từ người khác hoặc thông tin từ các phương tiện truyền thông về lái xe an toàn; sự kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ của cảnh sát giao thông đối với các phương tiện tham gia giao thông; sự rõ ràng, thân thiện của biển báo giao thông;...).

- Sự tự tin (Self-efficacy) đề cập đến sự tự tin của cá nhân về khả năng của bản thân đối với việc thực hiện hành động nào đó. Ví dụ: tránh những áp lực xã hội (bạn bè, người thân...) khi bị xúi giục lái xe vi phạm luật giao thông đường bộ (như chạy quá tốc độ tối đa cho phép; vượt đèn đỏ...).

Nhận thức nhạy cảm và nhận thức mức độ nghiêm trọng cung cấp sự đánh giá về mức độ nhận thức nguy hiểm, rủi ro liên quan đến hành vi hiện tại hoặc một tình huống nào đó. Cá nhân sẽ xem xét việc thay đổi hành vi của mình nếu cả hai thành phần này được họ nhận thức rõ. Nhận thức lợi ích và nhận thức rào cản có thể được coi là những thành phần đánh giá hiệu quả, sức hấp dẫn và cả những hậu quả tiêu cực của việc thay đổi hành vi của cá nhân (Mattson, 1999; Rosenstock, 1974) [122], [151].

Mô hình niềm tin sức khỏe chỉ ra những biện pháp cần được thực hiện nếu muốn người tham gia giao thông chấp hành luật và đảm bảo an toàn giao thông dựa trên cơ sở sáu thành phần chính của nó. Chẳng hạn, để tăng mức độ nhận thức nhạy cảm của nhóm mục tiêu về hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ cần đưa ra những hình ảnh, thống kê hoặc dữ liệu liên quan đến tính nhạy cảm hoặc mức độ rủi ro thực sự của hành vi vi phạm luật giao thông. Nếu trong nhận thức, một nhóm mục tiêu hạ thấp mức độ nghiêm trọng của hành vi tiêu cực khi tham gia giao thông (Ví dụ: không đội mũ bảo hiểm hoặc đội mũ bảo hiểm không đúng quy định, vi phạm tín hiệu đèn giao thông khi lái xe, lái xe vượt quá tốc độ tối đa cho phép,...) thì phải tìm cách cho họ thấy rõ hậu quả của những hành vi đó. Chẳng hạn, cần chỉ cho nhóm mục tiêu thấy một cách rõ ràng rằng: trong thực tế, khi bị tai nạn, sự khác biệt giữa việc lái xe có đội mũ bảo hiểm đúng quy định với việc lái xe không đội mũ bảo hiểm hoặc đội mũ bảo hiểm không đúng quy định nhiều khi là sự sống hoặc cái chết.

Một cách khác để khuyến khích hành vi sức khỏe tích cực và phù hợp chuẩn mực là tìm cách loại bỏ bất kỳ rào cản nào ngăn chặn hiệu quả của nó. Ví dụ, nếu thanh niên lái xe máy không đội mũ bảo hiểm là do ảnh hưởng của nhóm bạn thì phải tập trung tuyên truyền, giáo dục nhằm xóa bỏ rào cản này ở nhóm bạn đó nói riêng và ở lứa tuổi thanh niên nói chung.

Cuối cùng, để khuyến khích các hành vi chuẩn mực và an toàn, cần phải

hướng tới mục tiêu gợi ý hành động và sự tự tin. Ví dụ: Dùng những biển báo điện tử để nhắc nhở lái xe về chạy quá tốc độ; đề ra giới hạn tốc độ hoặc thời gian nghỉ cần thiết sau khi đã lái xe một quãng đường dài; thiết kế mũ bảo hiểm hợp thời trang với thanh niên mà vẫn bảo vệ họ một cách hiệu quả trước những va đập khi xảy ra tai nạn;...

Tuy nhiên, hiệu quả của công tác tuyên truyền, giáo dục người tham gia giao thông chấp hành luật và đảm bảo an toàn giao thông đường bộ chỉ dựa trên sự sợ hãi về hậu quả xảy ra của họ là chưa thực sự chắc chắn. Trong thực tế, nhiều người tham gia giao thông nhận thức rất rõ hậu quả và mức độ nghiêm trọng nếu tai nạn xảy ra nhưng vẫn thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông và không đảm bảo an toàn giao thông.

1.1.2. Hướng nghiên cứu thực tiễn

Đã có nhiều nhà nghiên cứu thực tiễn tập trung vào khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ.

Các tác giả Janz và Becker (1984) đã tiến hành đánh giá những công trình nghiên cứu quan trọng, trong đó có áp dụng mô hình niềm tin sức khỏe, xuất bản trong giai đoạn 1974-1984, lập bảng các kết quả từ 17 nghiên cứu được tiến hành trước năm 1974 và cung cấp một bản tóm tắt 46 nghiên cứu. Các kết quả thực nghiệm đó đã hỗ trợ đáng kể cho mô hình niềm tin sức khỏe. Trong đó, nhận thức rào cản được chứng minh là yếu tố mạnh nhất trong số những thành phần của mô hình niềm tin sức khỏe trong các thiết kế nghiên cứu khác nhau. Nhận thức nhạy cảm cũng có đóng góp mạnh mẽ. Trên cơ sở các chứng cứ thu thập được, các tác giả khuyến nghị rằng, việc xem xét các thành phần của mô hình niềm tin sức khỏe nên được đưa vào chương trình giáo dục sức khỏe [103].

Các nghiên cứu thực tiễn về khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ đã chỉ ra những điều kiện cơ bản mà luật giao thông cần phải có khi ban hành, sự cần thiết phải có hiểu biết về luật giao thông khi tham gia giao thông:

Noordzij (1976) xác định năm điều kiện mà quy định của luật giao thông đường bộ cần phải có, đó là: (1) Dễ hiểu cho tất cả người sử dụng đường bộ; (2) Dễ dàng để làm theo; (3) Không được mâu thuẫn hoặc xung đột với các luật khác; (4) Không được mâu thuẫn với tình huống ưu tiên; (5) Dễ dàng xác định hành vi vi phạm. Hơn thế nữa, luật giao thông đường bộ phải được biết và được chấp nhận bởi người tham gia giao thông. Tuy nhiên đó chỉ là điều kiện cần [130].

Sayer và Downing (1981) nghiên cứu về nhận thức của những lái xe ở Jamaica, Pakistan và Thái Lan đã chỉ ra tình trạng là hầu hết lái xe thiếu kiến thức về quy định của luật giao thông ở những nơi ít quan tâm đến tuyên truyền, phổ biến luật giao thông, từ đó dẫn đến vi phạm luật giao thông [157].

Downing (1985) quan sát lái xe ở Pakistan đã liên tục chèn vạch hoặc không chịu dừng lại khi có biển báo dừng xe, từ đó tác giả nhận định rằng, các biện pháp an toàn giao thông đường bộ ở các nước đang phát triển không phải được tự thực hiện thông qua hệ thống báo hiệu đường bộ như biển báo, vạch kẻ đường,...mà cần được gắn với chiến dịch công khai và hiệu quả. Những hành vi vi phạm của người tham gia giao thông ở đó có thể là do họ thiếu kiến thức về luật giao thông và các quy tắc an toàn hoặc do thái độ của họ đối với an toàn giao thông [84].

Năm 1987, Young và Lee đã nghiên cứu về các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi giao thông của trẻ như khả năng sử dụng thông tin về hình ảnh và không gian của trẻ [189]. Ampofo-Boateng và Thomson (1986) đã nghiên cứu hiểu biết của trẻ về nguy hiểm và an toàn khi tham gia giao thông [64]. Bên cạnh nghiên cứu này, với những trẻ lớn hơn, giáo dục an toàn giao thông cho trẻ cũng được đánh giá qua nghiên cứu của Maring và Schagen (1990) [121].

Một số nghiên cứu của Caspi và cộng sự (1997); Moffitt và cộng sự (1996) đã chỉ ra mối liên hệ giữa đặc điểm nhân cách của trẻ với việc hình thành thói quen lái xe ở vị thành niên [77], [128]. Dựa trên hiểu biết về các yếu tố tác động lên hành vi tham gia giao thông ở trẻ, nhiều nơi đã xây dựng các chương trình giáo dục an toàn giao thông cho trẻ. Rothengatter (1981) đánh giá hiệu quả của các chương trình này và đưa ra đề xuất nhằm nâng cao hiệu quả giáo dục an toàn giao thông cho trẻ. Những đề xuất của ông đã được áp dụng rộng rãi trong các nhà trường [152].

Ngoài khách thể trẻ em, hành vi tham gia giao thông của người cao tuổi cũng được nghiên cứu, như những khó khăn của người cao tuổi khi tham gia các tình huống giao thông (Brouwer và Ponds, 1994; Stelmach và Nahom, 1992; Odenheimer và cộng sự, 1994) [73], [161], [134]; tác động của bệnh mất trí nhớ và những bệnh tuổi già khác lên khả năng tham gia giao thông (Alder, Rottunda và Dysken, 1996) [57]. Nghiên cứu ở người già với khả năng tập trung kém thể hiện rõ vai trò của sự chú ý (một thành phần của nhận thức) trong việc tham gia giao thông. Những nghiên cứu này là tiền đề cho việc đề xuất mức tuổi giới hạn trên cho người lái xe (Schmidt, Brouwer, Vanier và Kemp, 1996) [159].

Từ kết quả nghiên cứu nhận thức của lái xe về an toàn giao thông ở Delhi (Ấn Độ), nhóm tác giả Chakrabarty, Gupta và Bhatnagar (2013) khuyến nghị rằng: Chính phủ cần chú ý đến các chương trình nâng cao nhận thức trên cơ sở phối hợp giữa cơ quan quản lý nhà nước và cảnh sát giao thông. Trong đó chú ý các khía cạnh quan trọng của an toàn đường bộ là nâng cao kiến thức về quy tắc, quy định của luật giao thông, hệ thống báo hiệu đường bộ, phạt những lái xe vi phạm luật giao thông về tốc độ, sử dụng điện thoại khi lái xe, uống rượu hoặc sử dụng ma túy khi lái xe [79].

Không chỉ nghiên cứu nhận thức về luật giao thông, các nghiên cứu theo hướng này cũng đề cập đến những quá trình nhận thức của người tham gia giao thông trong những hoàn cảnh, tình huống giao thông nhất định:

Nghiên cứu của Grugerty (1997), Perig và Kintsch (1985) về quá trình tìm đường và trí nhớ không gian [95], [141]. Robinson (1992) nghiên cứu về trí nhớ vận động trong quá trình học lái xe [147]. Chapman và Groeger (1998) nghiên cứu về khả năng nhớ những tình huống giao thông có thể gây cảm xúc mạnh [80]. Maycock, Lester và Lockwood (1996) chỉ ra rằng khi thuật lại tai nạn giao thông (một loại tình huống gây cảm xúc mạnh) thì người điều khiển phương tiện giao thông có xu hướng quên một số loại chi tiết nhất định [123]. Nghiên cứu của Recarte và Nunes (1996) về cách thức lái xe dự đoán vận tốc và quãng đường trong mỗi chuyến đi hoặc trong những tình huống giao thông nhất định [144]. Brown, Tickner và Simmonds (1969); Verwey và Veltman (1996) chỉ ra rằng, mặc dù có sự tham gia của nhiều quá trình nhận thức phức tạp, nhưng hành vi lái xe thường là hành vi tự động hóa - các quá trình xử lý thông tin đều được thực hiện thuần thục mà không nhất thiết phải cần đến sự chú ý của người điều khiển phương tiện giao thông [74], [177].

Những nghiên cứu thực tiễn ở khía cạnh nhận thức còn quan tâm tới mối quan hệ giữa nhận thức về an toàn giao thông, nhận thức mức độ nguy hiểm, rủi ro với hành vi của họ trong tình huống giao thông nhất định:

Các tác giả Rundmo và Iversen (2004) đã nghiên cứu hiệu quả của chương trình phổ biến về an toàn giao thông cho thanh niên ở Na Uy. Một chương trình khuyến khích hành vi lái xe an toàn đã được triển khai trong giới trẻ ở một số quận của Na Uy từ năm 1998. Một nhóm khách thể thanh niên mang tính đại diện cao, từ 18-24 tuổi ở hai quận của Na Uy tham gia vào chương trình (nhóm tác động) và một nhóm khác ở hai quận không tham gia (nhóm đối chứng). Dữ liệu được thu thập trước khi thực hiện và sau khi thực hiện chương trình. Kết quả cho thấy nhóm tác động sau khi tham gia chương trình

có ít hành vi gây tai nạn giao thông hơn nhóm đối chứng. Số lượng vụ tai nạn giao thông do lái xe quá nhanh cũng giảm. Ở nhóm đối chứng, nhận thức về an toàn giao thông không thay đổi, cũng như không có thay đổi về hành vi tham gia giao thông [156].

Tác giả Lin (1998) tiến hành nghiên cứu trên 4.729 lái xe máy là sinh viên ở một trường cao đẳng ở thành thị và hai trường cao đẳng ở nông thôn, đã tìm ra rằng, các lái xe trẻ tuổi nhận thức tình huống nguy hiểm sắp xảy đến với mình trong những tình huống giao thông khác nhau là kém hơn người ở độ tuổi lớn hơn. Nguyên nhân được chỉ ra rằng, trong quá trình đào tạo lái xe ô tô và mô tô, cơ sở đào tạo đã chú ý đến đào tạo kỹ năng điều khiển phương tiện nhiều hơn là chú ý đến kỹ năng nhận thức liên quan đến dự đoán, phát hiện và đánh giá các nguy cơ, rủi ro trong các tình huống giao thông [115].

Các tác giả White, Cunningham và Titchener (2011) nghiên cứu 243 lái xe trong độ tuổi từ 17-25 tuổi nhằm xác định cách thức can thiệp giảm khuynh hướng nhận thức lạc quan đối với kỹ năng lái xe và nhận thức nguy cơ, rủi ro tai nạn của lái xe. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, những nam thanh niên có kinh nghiệm lái xe có xu hướng nhận thức lạc quan hơn về những nguy cơ, rủi ro tai nạn [179].

Nhóm tác giả Đài Loan là Wonga, Chung và Huang (2010) công bố kết quả nghiên cứu trên 683 lái xe máy trẻ tuổi từ 18-28 tuổi thuộc ba loại tính cách: tìm kiếm cảm giác, điềm đạm và thiếu kiên nhẫn. Trong đó, nhóm lái xe điềm đạm đại diện cho nhóm lái xe trưởng thành và an toàn; những lái xe tìm kiếm cảm giác thì cực kỳ tự tin, thoải mái với việc lái xe thiếu an toàn và quan tâm đến lợi ích từ hành động đó trong khi họ có nhận thức cao về những điều kiện giao thông mà ở đó tai nạn ít xảy ra, nhưng nếu xảy ra sẽ rất nghiêm trọng; lái xe thiếu kiên nhẫn có mức độ tự tin thấp khi lái xe, thiếu nhận thức về giao thông và cũng tìm kiếm lợi ích từ những hành vi lái xe rủi ro, tuy nhiên, sự sợ hãi về tai nạn đã khiến họ thất bại trong việc quan sát những điều kiện giao thông xung quanh. Kết quả còn cho thấy nam giới thường tìm kiếm cảm giác và thiếu kiên nhẫn hơn nữ giới. Họ thường tự tin hơn về kỹ năng lái xe, thoải mái hơn trong việc lái xe không an toàn và quan tâm nhiều hơn về lợi ích có được từ những hành vi đó [108].

Tác giả Gao (2016) khảo sát 1.000 lái xe ở Thượng Hải để kiểm tra lý do tại sao mọi người tuân thủ pháp luật và cách chính phủ có thể có được tính chính đáng thông qua thực thi pháp luật và rút ra được ba kết luận chính: *Thứ nhất*, nhận thức khía cạnh đạo đức của pháp luật có ảnh hưởng mạnh hơn nhằm tuân thủ tất cả các quy định của luật giao thông được nghiên cứu, trong khi ảnh hưởng của nhận thức tính chính

đáng của các cơ quan có thẩm quyền không thống nhất giữa bốn nhóm luật. *Thứ hai*, ảnh hưởng của mức độ nghiêm trọng của hình phạt được thống nhất và có ý nghĩa trên tất cả bốn nhóm luật trong khi nhận thức rủi ro của hình phạt không có tác động đáng kể đến sự tuân thủ pháp luật. *Thứ ba*, đánh giá về sự công bằng trong tố tụng có liên quan chặt chẽ nhất đến tính chính đáng [107].

Ở Việt Nam, tác giả Trịnh Tú Anh và cộng sự (2013) đã mở rộng một số biến xã hội – nhận thức ở hai mô hình lý thuyết là mô hình niềm tin sức khỏe và thuyết hành vi dự định thành mô hình hành vi tích hợp, áp dụng nghiên cứu về hành vi chuyển hướng xe bất hợp pháp của người tham gia giao thông đường bộ ở thành phố Hồ Chí Minh từ đầu năm 2011 trên 415 người dân trong độ tuổi từ 13-70, trong đó có 85,6% người dân có ít nhất một xe máy. Kết quả nghiên cứu cho thấy: nhận thức mức độ nghiêm trọng (perceived severity) và nhận thức lợi ích (perceived benefit) có tác động đáng kể đến dự đoán hành vi chuyển hướng xe bất hợp pháp của khách thể nghiên cứu [169, tr.2337].

Từ những nghiên cứu trên cho thấy, khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ được nhiều tác giả trong và ngoài nước quan tâm nghiên cứu với kết quả nghiên cứu đáng tin cậy. Tuy nhiên, mỗi nghiên cứu trên đây thường chỉ tập trung vào một hoặc một số chỉ báo ở khía cạnh nhận thức với mức độ khác nhau của người lái xe ô tô và xe máy, chưa đánh giá đầy đủ và đặt các chỉ báo đó trong mối quan hệ hữu cơ với nhau để giải thích thỏa đáng tại sao người tham gia giao thông lại chấp hành hoặc vi phạm luật giao thông ở khía cạnh nhận thức. Nhưng trên cơ sở mô hình niềm tin sức khỏe và những kết quả nghiên cứu thực tiễn của các tác giả nêu trên, tác giả luận án có thể kế thừa và tiến hành nghiên cứu khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên khi họ lái xe máy tham gia giao thông đường bộ và một số yếu tố ảnh hưởng đến hành vi đó, cụ thể là:

- Nhận thức của thanh niên về sự cần thiết phải chấp hành luật giao thông đường bộ;
- Nhận thức của thanh niên về quy định của luật giao thông đường bộ;
- Nhận thức của thanh niên về tình huống giao thông;
- Nhận thức của thanh niên về hậu quả của những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ;

- Nhận thức của thanh niên về nguy cơ, rủi ro xảy ra hậu quả nghiêm trọng khi thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ;

- Sự ảnh hưởng của nhóm bạn, người thân; kinh nghiệm tai nạn; hệ thống báo hiệu đường bộ hoặc ảnh hưởng của việc kiểm tra, kiểm soát của cảnh sát giao thông đối với hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

1.2. Hướng nghiên cứu khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ

1.2.1. Hướng nghiên cứu lý luận

Theo hướng nghiên cứu này có một số lý thuyết đã được biết đến, nhưng phổ biến nhất là lý thuyết hành vi dự định (The Theory of Planned Behaviour -TPB) của Ajzen, được biết đến như là mô hình tâm lý - xã hội về thái độ - hành vi (Prager, 2012) [142, tr.8]. Lý thuyết hành vi dự định nhấn mạnh rằng, hành vi của con người biểu hiện rõ nhất ở thái độ cá nhân, bị ảnh hưởng bởi áp lực xã hội và cảm giác kiểm soát (Ajzen, 1985; Ajzen, 1991; Ajzen và Fishbein, 2005) [58], [60], [59]. Theo đó, hành vi được xác định bởi những *ý định của cá nhân – sự sẵn sàng thực hiện hành động* cụ thể theo kế hoạch đã định sẵn trong đầu.

Lý thuyết hành vi dự định dự đoán rằng hành vi công khai là một chức năng của ý định hành vi – đó là sự kết hợp của thái độ, chuẩn chủ quan với sự kiểm soát hành vi nhận thức. Những cấu trúc này được mô tả như là biện pháp tổng thể hoặc trực tiếp, được xác định bởi những niềm tin nổi bật, đó là niềm tin hành vi, niềm tin chuẩn mực và niềm tin kiểm soát. Thái độ hướng tới hành vi, chuẩn chủ quan và kiểm soát hành vi nhận thức là tiền thân của ý định; trong đó, kiểm soát hành vi nhận thức có thể có ảnh hưởng trực tiếp đến hành vi, nó là một yếu tố dự báo quan trọng của hành vi khi nó thật sự phản ánh hiện thực (Madden, Scholder-Ellan và Ajzen, 1992) [120].

Mặc dù lý thuyết này nhận thức được tầm quan trọng của các yếu tố nền tảng như: tính cách, tâm trạng, xúc cảm, giáo dục, tuổi, giới tính và kinh nghiệm quá khứ, nhưng chúng không được đưa vào mô hình và nếu chúng ảnh hưởng đến hành vi thì sẽ thông qua niềm tin. Ajzen và Fishbein (2005) nêu rõ: "Trong ánh sáng của một số lượng lớn các yếu tố nền tảng có khả năng liên quan, rất khó để biết yếu tố nào nên được xem xét mà không có một lý thuyết để hướng dẫn lựa chọn trong lĩnh vực hành vi quan tâm" [59, tr.197].

Mối quan hệ giữa hành vi và ý định: Hành vi dùng để chỉ một hành động quan sát và ý định đề cập đến việc sẵn sàng thực hiện hành vi. Lý thuyết này cho

rằng: ý định thực hiện hành vi mà mạnh thì nhiều khả năng hành vi đó sẽ được thực hiện (Ajzen, 1991) [60]. Tuy nhiên, mô hình này cũng mặc nhiên cho rằng một số yếu tố giúp tăng cường mối quan hệ giữa hành vi và ý định gồm: *Trước hết*, điều quan trọng là cả hai đều được đo ở cùng một mức độ. Ý định và hành vi phải tương ứng về mục tiêu, hành động, bối cảnh và thời gian. *Thứ hai*, ý định cần phải ổn định. *Thứ ba*, hành vi phải đặt dưới sự kiểm soát của ý chí (Fishbein và Ajzen, 1976) [89].

Lý thuyết hành vi dự định cho rằng hành vi được duy trì bởi thái độ hướng tới hành vi, chuẩn chủ quan và kiểm soát hành vi nhận thức. Do đó, trước khi một hành vi mới được thực hiện, cần thuyết phục chủ thể hành vi rằng hành vi sắp thực hiện ấy là phù hợp chuẩn mực, do đó sẽ nhận được sự đồng tình của người khác; đồng thời cần khiến người đó tin rằng họ có đủ khả năng kiểm soát, thực hiện hành vi họ đã dự định.

Tuy nhiên, không ít nghiên cứu chỉ ra rằng, việc sử dụng lý thuyết hành vi dự định làm cơ sở cho sự can thiệp thay đổi hành vi tham gia giao thông đường bộ chưa thực sự vững chắc. Bởi từ *ý định đến hành vi thực tế còn bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố khách quan và chủ quan cũng như động cơ trực tiếp thúc đẩy chủ thể thực hiện hành vi cụ thể trong tình huống giao thông nhất định*; mặt khác, hành vi tham gia giao thông đường bộ của chủ thể không phải lúc nào cũng có sự tham gia thường trực của ý thức trong dự định hành vi, ở một số trường hợp, có thể chỉ là thói quen của họ mà thôi.

1.2.2. Hướng nghiên cứu thực tiễn

Các nghiên cứu thực tiễn về khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ tập trung vào việc giải đáp các câu hỏi nghiên cứu như: biểu hiện thái độ của người lái xe như thế nào đối với quy định của luật giao thông và mối quan hệ giữa thái độ với hành động bên ngoài của người tham gia giao thông đường bộ? Trạng thái của người lái xe trong những điều kiện, tình huống giao thông khác nhau ra sao?

Parker và cộng sự (1992) nghiên cứu thái độ của lái xe đối với bốn hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ là: lái xe sau khi uống rượu bia, lái xe quá tốc độ, giữ khoảng cách quá gần với phương tiện đi trước và vượt xe một cách nguy hiểm trên 881 người tham gia giao thông. Kết quả cho thấy, lái xe có thái độ tiêu cực với cả bốn hành vi vi phạm, trong đó thái độ với hành vi vượt quá tốc độ là ít tiêu cực hơn với ba hành vi còn lại [139].

Assum (1997) cũng nghiên cứu thái độ của lái xe đối với hành vi uống rượu rồi lái xe, hành vi lái xe quá tốc độ và thái độ đối với những người tham gia giao thông

khác trên mẫu gồm 7.425 lái xe ở Na Uy. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, thái độ của người lái xe với việc an toàn giao thông có thể dự đoán được tỉ lệ gặp tai nạn của họ, theo đó, với những người có thái độ ủng hộ việc đi quá tốc độ thường có tỉ lệ gặp tai nạn cao hơn 2,5 lần người có thái độ không ủng hộ hành vi đó [67].

Parker và Manstead (1996); Lawton, Parker, Manstead và Stradling (1997) nghiên cứu thái độ và hành vi của người điều khiển phương tiện giao thông dựa trên thuyết hành vi dự định của Ajzen. Những nghiên cứu này chỉ ra hạn chế trong nhận thức xã hội của người điều khiển phương tiện khi họ tự đánh giá bản thân, đánh giá tình huống tham gia giao thông và đánh giá những rủi ro họ có thể gặp phải trong tình huống đó. Những hạn chế đó bao gồm: đổ lỗi sai, lạc quan quá mức; đánh giá sai về khả năng kiểm soát tình huống. Trạng thái của người điều khiển phương tiện như stress, mệt mỏi, hưng phấn cũng có thể ảnh hưởng tới khả năng lái xe [137], [113]. Nhiều nghiên cứu đã tìm cách đo các trạng thái này theo cách chủ quan hoặc khách quan, từ đó chỉ ra các tác động đa dạng của tâm trạng lên hành vi lái xe (Brookhuis và Waard, 1993; Miller, 1995) [72], [127].

Áp dụng thuyết hành vi dự định khi nghiên cứu hành vi lái xe ô tô ở các nước phát triển, các tác giả Iversen và Rundmo (2004), Eiksund (2009), Stanton và Salmon (2009), Nordfjærn và cộng sự (2011) chỉ ra rằng thái độ đối với an toàn giao thông là khía cạnh biểu hiện quan trọng trong hành vi của lái xe [102], [86], [160], [131]. Sử dụng kết quả từ một bảng hỏi hành vi lái xe, Parker và cộng sự (1995) cho thấy rằng hành vi vi phạm do lái xe tự báo cáo là yếu tố dự báo tốt về sự tham gia của họ vào các vụ tai nạn [138]. Forward (2009b) chỉ ra rằng hành vi dự định có thể dự đoán ý định của lái xe đối với hành vi vi phạm là chạy quá tốc độ trong khu vực đô thị và vượt ẩu [91].

Tác giả Elawad và cộng sự (2012) nghiên cứu thái độ đối với luật giao thông mới ban hành ở Qatar bằng phương pháp phỏng vấn 2.000 lái xe ô tô. Kết quả cho thấy: 80% lái xe đồng tình với luật này vì nó giúp giảm tai nạn giao thông ở Qatar, nhưng chưa đồng tình với mức phạt quá cao của luật giao thông mới [87].

Tác giả Al-Zahrani (2015) dùng bảng gồm 19 câu hỏi khảo sát nhận thức và thái độ đối với quy định của luật giao thông đường bộ trên 120 sinh viên từ 18-23 tuổi ở Ả-rập Xê-út liên quan đến hành vi thắt dây an toàn. Kết quả cho thấy, có 12,5% sinh viên đồng tình cao với quy định của luật giao thông đường bộ, 75% đồng tình ở mức trung bình và 12,5% đồng tình ở mức thấp. Nghiên cứu cũng cho thấy, có 85% sinh viên nhận thức được tầm quan trọng của việc thắt dây an toàn nhưng chỉ có 33,6% sinh

viên coi đó là điều bắt buộc phải tuân thủ hoặc coi đó là hành vi văn minh; trong đó, 59,16% sinh viên cho biết lí do thắt dây an toàn là sợ bị phạt, 18,3% sinh viên cho rằng thắt dây an toàn do bị thuyết phục bởi tầm quan trọng của nó và tự giác tuân thủ [63].

Tronsmoen (2010) nghiên cứu trên mẫu đại diện gồm 1.419 lái xe ô tô trong độ tuổi từ 18-20 tuổi ở Na Uy nhằm kiểm tra mối liên quan giữa kinh nghiệm lái xe và thái độ đối với an toàn của những lái xe trẻ tuổi cũng như giữa tự đánh giá về năng lực lái xe và hành vi lái xe do họ tự báo cáo; đồng thời cũng nhằm xem xét mối liên quan giữa thái độ, tự đánh giá năng lực và hành vi lái xe của họ với sự tham gia vào các vụ tai nạn. Kết quả cho thấy rằng có sự liên quan giữa thái độ đối với an toàn giao thông và hành vi lái xe nguy hiểm; thái độ cũng như tự đánh giá về khả năng lái xe liên quan đáng kể với hành vi nguy hiểm do họ tự báo cáo. Điều này đặc biệt đúng đối với thái độ liên quan đến vi phạm luật giao thông [170].

Nghiên cứu của nhóm tác giả Alonso, Esteban và Calatayud (2015) đối với 1.100 lái xe ô tô (678 nam giới và 422 nữ giới) trên 14 tuổi ở Tây Ban Nha thông qua khảo sát hành vi mà lái xe tự báo cáo và phỏng vấn về hành vi lái xe quá tốc độ, trong đó nhằm giải quyết vấn đề thái độ của lái xe đối với hình phạt vi phạm tốc độ thông qua mức độ nghiêm trọng của nó. Kết quả cho thấy: có 97,1% khách thể đồng ý xử phạt hành vi lái xe quá tốc độ; trên 75% khách thể đánh giá rủi ro tai nạn của hành vi lái xe quá tốc độ là trên 8 điểm (trong thang từ 0-10 điểm, trong đó, trung bình rủi ro tai nạn bởi tốc độ được tính toán trước đó là 8,3 điểm); thái độ đối với sự nghiêm trọng của hình phạt được khách thể đánh giá ở mức 8,2 điểm, trong đó: sinh viên đánh giá mức độ nghiêm trọng của hình phạt thấp hơn những đối tượng khác và có sự khác biệt có ý nghĩa khi so sánh theo biến số giới tính về vấn đề này (nam đánh giá thấp hơn nữ), không có sự khác biệt về trình độ học vấn, lái xe ở những loại đường khác nhau; về hình thức xử phạt: 90% đồng tình rằng cần phải phạt tiền và đình chỉ giấy phép lái xe, 43% cho rằng nên phạt tù đối với hành vi lái xe quá tốc độ [62].

Các tác giả Weissenfeld, Baldock và Hutchinson (2013) nghiên cứu 72 lái xe máy ở Nam Úc có độ tuổi từ 19-76 tuổi với kinh nghiệm lái xe máy từ 0,5 đến 60 năm, tần suất sử dụng xe máy từ 1-30 giờ/tuần bằng bảng khảo sát chứa bảy chủ đề khác nhau nhằm kiểm tra các yếu tố đe dọa tới an toàn giao thông của họ, trong đó có thái độ đối với người tham gia giao thông khác. Kết quả cho thấy, trong quá trình tham gia giao thông, lái xe

máy tổ thái độ tích cực hoặc tiêu cực đối với người tham gia giao thông khác được họ nhận thức như là yếu tố an toàn hoặc rủi ro đối với bản thân [176].

Tóm lại, các nghiên cứu lý luận và thực tiễn theo hướng tiếp cận khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ rất phong phú, được thực hiện trên cả lái xe ô tô và xe máy ở những lứa tuổi khác nhau. Các nghiên cứu tập trung vào thái độ đối với luật giao thông và hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ cũng như thái độ của lái xe đối với an toàn giao thông, với hành vi tham gia giao thông của người khác trong những tình huống giao thông khác nhau. Tuy nhiên, những nghiên cứu theo hướng này ở Việt Nam còn vắng bóng.

Từ mô hình lý thuyết đã được kiểm chứng và kết quả nghiên cứu thực tiễn đáng tin cậy nêu trên, tác giả luận án kế thừa để nghiên cứu khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở Việt Nam, cụ thể như sau:

- Thái độ của thanh niên đối với các quy định của luật giao thông đường bộ;
- Thái độ sẵn sàng hướng tới việc thực hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên;
- Thái độ của thanh niên đối với an toàn giao thông;
- Thái độ của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông khác.

1.3. Hướng nghiên cứu khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ

1.3.1. Hướng nghiên cứu lý luận

Hiện có nhiều nghiên cứu lý luận về khía cạnh động cơ của hành vi của con người nói chung và hành vi tham gia giao thông đường bộ nói riêng. Dưới đây là một số lý thuyết phổ biến:

** Lý thuyết động cơ bảo vệ (Protection Motivation Theory - PMT):*

Đây là lý thuyết do Rogers phát triển từ năm 1975 dựa trên các công trình nghiên cứu nhiều năm trước đó của Lazarus (1966) và Leventhal (1970) nhằm hiểu các khái niệm về chống lại sự sợ hãi [148]. Tuy nhiên, vào năm 1983, Rogers mở rộng lý thuyết này trở thành một lý thuyết chung của sự giao tiếp thuyết phục [149].

Lý thuyết động cơ bảo vệ cho rằng động cơ của cá nhân tự bảo vệ mình khỏi nguy hiểm khi thực hiện hành vi thích nghi là một chức năng tuyến tính của bốn niềm tin:

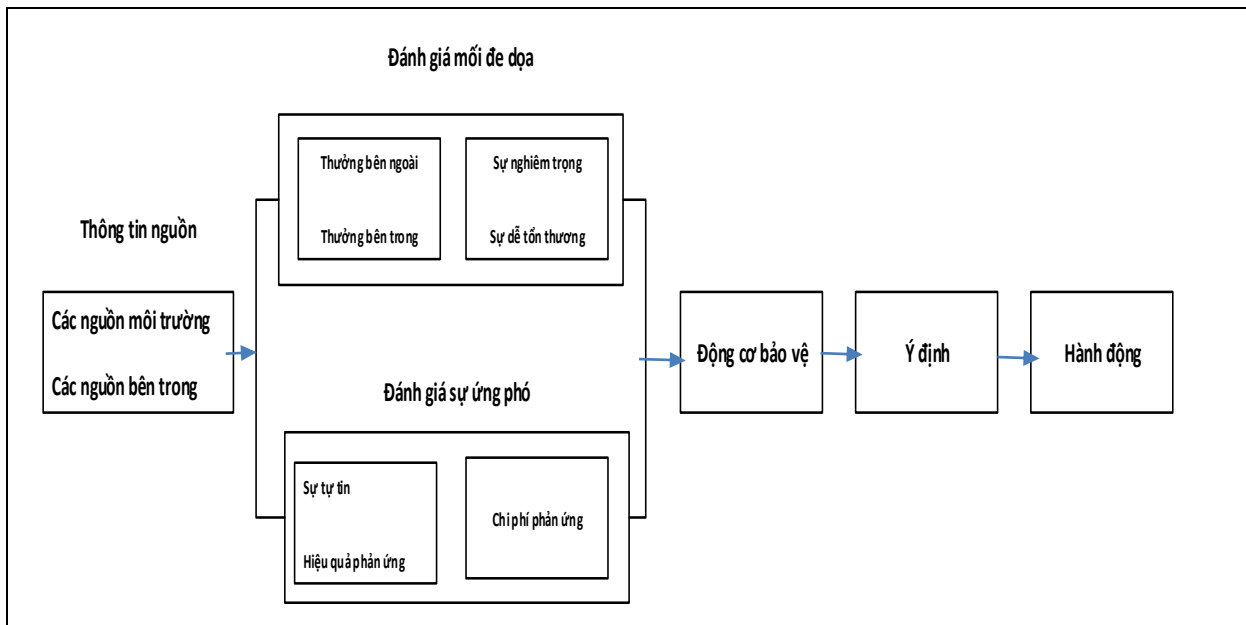
- (1) Tin rằng những mối đe dọa là nghiêm trọng (tin rằng nó có hậu quả nghiêm trọng);

- (2) Tin rằng bản thân dễ bị tổn thương với các mối đe dọa (nó có thể xảy ra với tôi);
- (3) Tin rằng bản thân có thể thực hiện các phản ứng đối phó (tôi có khả năng thực hiện những hành vi phòng ngừa được khuyến nghị);
- (4) Tin rằng phản ứng đối phó được khuyến nghị có hiệu quả trong thực tế (hành vi được khuyến nghị sẽ ngăn chặn các mối đe dọa xảy ra).

Ngoài ra, động cơ của một người tham gia vào các hành vi thích ứng là một chức năng tuyến tính tích cực của hai yếu tố:

- (1) Các củng cố kết hợp với các phản ứng thích nghi kém
- (2) Chi phí cho phản ứng đó (The response cost)

Các niềm tin nêu trên được bao gồm trong đánh giá mối đe dọa và đánh giá ứng phó - những yếu tố xác định mức độ của động cơ bảo vệ.



Hình 1.1. Mô hình lý thuyết động cơ bảo vệ

Từ hình 1.1, tổng quan về lý thuyết này được mô tả và vận dụng vào việc nâng cao mức độ an toàn giao thông đường bộ cho người tham gia giao thông như sau:

Trước hết là *thông tin nguồn*. Nguồn thông tin về các mối đe dọa có thể là từ các nguồn bên trong tâm lý cá nhân (ví dụ như kinh nghiệm về tai nạn đã xảy ra với bản thân hoặc với người thân) hoặc là từ môi trường bên ngoài (ví dụ như từ nội dung tuyên truyền của những chiến dịch về an toàn giao thông).

Trong quá trình *đánh giá mối đe dọa*, cá nhân đó sẽ đưa vào hệ thống phân thưởng của hành vi thích nghi kém, như việc lái xe quá tốc độ chẳng hạn. Phần thưởng có thể là bên ngoài hoặc bên trong: Có thể hành vi đó được tán thưởng bởi người khác,

như nhóm bạn chẳng hạn, mà trong đó hành vi lái xe quá tốc độ được xem là “bản lĩnh” và do đó nhận được sự tôn trọng từ những thành viên trong nhóm. Đây là một phần thưởng bên ngoài rất mạnh mẽ đối với họ. Trong trường hợp này, để thuyết phục người lái xe không lái xe quá tốc độ cần phải tìm cách thay đổi thái độ của nhóm bạn (rộng hơn là cả xã hội) đối với hành vi đó theo cách làm giảm hoặc loại bỏ những phần thưởng có liên quan đến việc này. Việc đánh giá mỗi đe dọa còn là suy xét, cân nhắc đến mức độ nghiêm trọng của mỗi đe dọa và khả năng nó xảy đến với chính mình (sự dễ tổn thương). Chẳng hạn như việc lái xe sau khi uống rượu bia, người đó có thể nghĩ rằng việc lái xe sau khi uống rượu bia thực sự không mấy nguy hiểm nếu chỉ hơi say. Hoặc một người đứng tuổi có thể tin rằng, chỉ những lái xe trẻ tuổi thiếu kinh nghiệm mới bị tai nạn nghiêm trọng khi lái xe trong lúc say rượu mà thôi. Vì thế, họ nghĩ rằng bản thân không dễ vướng vào các mối đe dọa đó và rất không muốn dừng việc uống rượu lái xe. Cho nên, khi tuyên truyền về an toàn giao thông cần nhấn mạnh rằng, mỗi đe dọa (ví dụ: bị tai nạn khi lái xe trong lúc say rượu) có thể xảy ra với tất cả mọi người, kể cả với lái xe nhiều kinh nghiệm, bởi vì, khi gặp tình huống nguy hiểm, do ảnh hưởng của rượu bia, lái xe sẽ phản ứng chậm hơn, từ đó tăng nguy cơ bị tai nạn. Đồng thời, cần cho các lái xe thấy hậu quả của việc lái xe trong khi say rượu là thực sự nghiêm trọng.

Hình 1.1 cũng cho thấy, *đánh giá sự ứng phó* cũng là một yếu tố quyết định mức độ động cơ bảo vệ. Các bộ phận của việc đánh giá sự ứng phó là những đánh giá về sự tự tin (self-efficacy) và hiệu quả phản ứng. Sự tự tin là niềm tin của cá nhân cho rằng họ có khả năng thực hiện các hành vi thích ứng và phản ứng hiệu quả, tin rằng các hành vi được khuyến nghị trong thực tế sẽ ngăn chặn được các mối đe dọa xảy ra (Rogers, 1983) [149].

Chi phí phản ứng là một phần của việc đánh giá sự ứng phó và do đó ảnh hưởng đến mức độ động cơ bảo vệ. Nếu chi phí thực hiện hành vi để ngăn chặn các mối đe dọa cao hơn đáng kể so với lợi ích mà chủ thể nhận thức được thì họ không muốn thực hiện hành vi đó. Ví dụ: nếu sử dụng phương tiện thay thế là taxi gây tốn kém tiền bạc và thời gian gọi xe (nhất là ở nông thôn thường không có nhiều taxi), thì người đó có thể chọn việc lái xe máy về sau khi đã uống rượu bia. Hoặc nếu bạn bè chế nhạo người đó về việc không dám lái xe sau khi uống rượu bia thì họ có thể chọn việc lái xe dù đã say rượu để bảo vệ lòng tự trọng của mình. Do đó, khi tuyên truyền về an toàn giao thông cần tính đến bản chất của các chi phí phản ứng.

Tuy nhiên, dù việc sử dụng mô hình này có thể dự đoán được động cơ bảo vệ, nhưng nó vẫn được xem là mô hình có không ít hạn chế đối với việc thay đổi hành vi của người tham gia giao thông. Bởi động cơ thúc đẩy hành vi rủi ro, nguy cơ khi tham gia giao thông rất phức tạp, có quan hệ với nhiều yếu tố, nhất là yếu tố nhận thức, thái độ của cá nhân về mức độ rủi ro, nguy cơ là rất khác nhau, cần phải được xác định đúng đắn và đặt chúng trong mối quan hệ với nhau ở những tình huống giao thông cụ thể.

* *Lý thuyết nội cân bằng rủi ro (Risk Homeostasis Theory - RHT):*

Lý thuyết này đề cập đến động cơ của hành vi, do Wilde - giáo sư danh dự, Khoa Tâm lý học, Đại học Queen, Canada đề xuất từ năm 1976 và tiếp tục chỉnh sửa, bổ sung, hoàn thiện ở những năm tiếp theo. Lý thuyết nội cân bằng rủi ro lập luận rằng, các cá nhân có một mức độ mong muốn nhất định về rủi ro. Nếu mức độ chú quan về rủi ro là cao hơn hoặc thấp hơn mức mong muốn, cá nhân sẽ nỗ lực giảm bớt sự khác biệt này (Wilde, 1982) [182]. Do đó, nếu người lái xe tin rằng chiếc xe mà họ đang lái là an toàn hơn so với chiếc xe khác, thì lý thuyết này dự đoán rằng, người lái xe đó sẽ tăng mức độ mong muốn về rủi ro của bản thân cho tương xứng với nhận thức an toàn về chiếc xe mình đang lái.

Lý thuyết nội cân bằng rủi ro cho rằng yếu tố quyết định duy nhất của tỷ lệ tai nạn là “mức độ mục tiêu rủi ro” (hoặc “mức độ chấp nhận rủi ro”) của chủ thể. Từ đó, lý thuyết nội cân bằng rủi ro tuyên bố rằng, mức độ mục tiêu rủi ro tương ứng với tỷ lệ tai nạn quan sát được. Wilde (1982) trích dẫn một nghiên cứu được thực hiện bởi Taylor (1964) để hỗ trợ lý thuyết của ông. Các khách thể được yêu cầu lái xe trên nhiều tuyến đường và đo sự phản xạ trên da của họ. Kết quả là có sự tương quan thuận, khá chặt ($r = 0,61$) giữa sự phản xạ trên da và tỉ lệ tai nạn đã được ghi nhận trước đó đối với những tuyến đường mà ông nghiên cứu [166].

Thực tế cho thấy, lý thuyết nội cân bằng rủi ro được cho là không đủ để giải thích tỉ lệ tai nạn, bởi trong thực tế, các biện pháp an toàn thường có tác dụng làm giảm tai nạn giao thông hiệu quả. Nhiều nghiên cứu đã kiểm tra giới hạn tốc độ và các biện pháp để giảm tốc độ và cho những kết quả tích cực. Có nghiên cứu chỉ ra rằng, lái xe thường tăng tốc độ khi đi trên những con đường dài và thẳng là do sự nhận thức về tốc độ của họ bị méo mó (Schmidt và Tiffin, 1969) [158]. Để kiểm chứng điều này, Denton (1980) đã vẽ những đường màu vàng ngang trên đường bộ với mật độ ngày càng dày, từ đó tạo ảo giác về tốc độ ngày càng tăng ở người lái xe [83]. Những vạch kẻ ngang này

giúp cho lái xe nhận biết thật hơn về tốc độ của họ đang đi và chúng đã được chứng minh là có tác dụng làm giảm tốc độ cũng như tai nạn tại những nút giao nhau được sơn tương tự (Helliari-Symons, 1981) [97]. Nghiên cứu này chứng tỏ các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông là có hiệu quả.

Mặc dù vậy, lý thuyết nội cân bằng rủi ro đã không tính đến tính phức tạp của nhận thức rủi ro và sự đa dạng của các yếu tố xác định nhận thức của cá nhân (ví dụ, nhận thức về khả năng kiểm soát, nhận thức về nguy cơ xảy ra tai nạn, kỹ năng xử lý tình huống...). Những thiếu sót đó đã làm cho lý thuyết này không đủ để giải thích những tai nạn xảy ra.

** Mô hình rủi ro bằng 0 (The Zero Risk Model – ZRM):*

Mô hình rủi ro bằng 0 do Näätänen và Summala đề xuất năm 1976, thường được xếp vào nghiên cứu tiếp cận theo khía cạnh động cơ. Đây là một mô hình ngưỡng rủi ro, hoạt động trong biên độ an toàn, tức là lái xe không cảm thấy có rủi ro nếu cảm thấy vẫn ở trong biên độ an toàn; sự bồi thường rủi ro chỉ được kích hoạt khi mức rủi ro vượt quá ngưỡng (Ranney, 1994; Summala, 1988) [143], [164].

Mô hình rủi ro bằng 0 cho rằng các lái xe cố gắng duy trì một sự cân bằng giữa rủi ro chủ quan, khách quan và nhận thức rủi ro. Sự giám sát rủi ro chủ quan (Subjective Risk Monitor - SRM) là thành phần cốt lõi của mô hình và chỉ được kích hoạt khi một ngưỡng giá trị cụ thể đạt được. Sự giám sát rủi ro chủ quan ảnh hưởng đến hành vi lái xe tiếp theo và hành vi lái xe trong tương lai, bởi vì các lái xe sẽ cố gắng giữ dưới mức ngưỡng giá trị. Theo mô hình này, hành vi có liên quan trực tiếp đến mức độ nhận thức rủi ro. Nhận thức rủi ro nói chung bằng 0 và do đó các lái xe có xu hướng lái xe như thể không có rủi ro thực sự (Näätänen và Summala, 1976; Ranney, 1994) [133], [143].

Theo mô hình này, trong quá trình tham gia giao thông, động cơ có mối quan hệ với nhận thức của người lái xe trong khi thực hiện hành vi nào đó, như vượt đèn đỏ chẳng hạn. Nếu người lái xe muốn vượt đèn đỏ thì sẽ thực hiện hành vi đó, trừ khi họ nhận thức rằng, những rủi ro chủ quan vượt quá ngưỡng giá trị của sự giám sát rủi ro chủ quan và khi ấy họ sẽ cân nhắc có nên thực hiện hành vi mong muốn đó hay không.

** Mô hình tránh né đe dọa (Threat Avoidance Model – TAM):*

Mô hình nổi tiếng này do Fuller đề xuất, hoàn thiện năm 1984 và năm 1988. Mô hình tránh né đe dọa giả định rằng hành vi của người lái xe được thúc đẩy bởi hai phần

ứng: tránh né đe dọa và thực hiện tiến trình tới điểm đến. Mô hình này tập trung vào việc tránh né các mối đe dọa và xác suất mà cá nhân có thể bị tai nạn. Nó tập trung vào việc tránh đe dọa bởi vì người lái xe không thể lái xe theo một đường thẳng tắp và đến đích mà không cần phải tránh những đe dọa, nguy hiểm và trở ngại trên đường (Ranney, 1994) [143].

Trong bất kỳ tình huống nào, người lái xe luôn tự nhận thức được họ có hai lựa chọn: hoặc là tham gia vào hành vi (phản ứng không tránh né) hoặc tiếp tục đi mà không tham gia vào hành vi (phản ứng tránh né) để tránh các tình huống nguy hiểm, như va vào xe khác chẳng hạn (Fuller, 1984) [92]. Phần thưởng hoặc hình phạt là kết quả của việc thực hiện hành vi cụ thể. Michon (1989) phê phán mô hình của Fuller chỉ áp dụng cho các tình huống đơn lẻ và không thể xử lý "hành vi đan xen" (nested behaviour), chẳng hạn như khi người lái xe phải đối mặt với nhiều vấn đề cùng lúc (Ranney, 1994) [143].

** Mô hình phân cấp rủi ro (Hierarchical Risk Model – HRM):*

Mô hình này do các tác giả Molen và Botticher (1987) đề xuất nhằm nhấn mạnh khía cạnh động cơ của lái xe về rủi ro. Mô hình này chia nhỏ nhiệm vụ lái xe làm ba cấp độ với mức cụ thể tăng dần, bao gồm:

Ở cấp độ chiến lược (Strategic Level), các quyết định được thực hiện bằng cách sử dụng các đại diện nội tại của môi trường vật chất, những kỳ vọng (ví dụ: khả năng tới điểm đến đúng giờ hoặc muộn) và động cơ (ví dụ: lợi ích của việc tới điểm đến đúng giờ hoặc muộn). Lái xe so sánh các khả năng đó để đưa ra quyết định. Nếu một trong những khả năng đó được coi là không thể thì một chiến lược mới sẽ thay thế.

Ở cấp độ chiến thuật (Tactical Level) có một động cơ kế hoạch chiến lược, những kỳ vọng tai nạn và động cơ an toàn cho các lựa chọn thay thế. Đánh giá rủi ro là sự kết hợp của kỳ vọng tai nạn và động cơ an toàn.

Ở cấp độ vận hành (Operational Level), những thao tác cụ thể được thực hiện. Một chức năng của mức độ này là "hồi đáp khẩn cấp" (Molen và Botticher, 1987) [174]. Thông thường, khi tham gia giao thông, lái xe ít chú ý đến bản thân việc lái xe khi việc này dường như đã trở nên tự động. Tuy nhiên, trong trường hợp khẩn cấp, sự chú ý được chuyển hướng hoặc chuyển sang nhiệm vụ lái xe bằng "hồi đáp khẩn cấp" để có thể đưa ra các quyết định và các hành vi khẩn cấp được thực hiện.

Mô hình này có thể lý giải sự phụ thuộc của hành vi tham gia giao thông vào những điều kiện, tình huống giao thông nhất định, ở đó động cơ của hành vi được thể hiện một cách cụ thể, kể cả sự lựa chọn hành động trong những tình huống khẩn cấp.

1.3.2. Hướng nghiên cứu thực tiễn

Một số nghiên cứu thừa nhận rằng, tìm kiếm cảm giác, cảm xúc chính là động cơ thúc đẩy hành vi lái xe. Rothengatter (1988) cho rằng việc lựa chọn chạy xe với tốc độ cao của lái xe là do họ tìm thấy niềm vui từ việc đó [153].

Trimpop và cộng sự (1997) đã mở rộng lý thuyết cân bằng rủi ro của Wilde (1982) khi coi các yếu tố cảm xúc như là động cơ của hành vi rủi ro của người tham gia giao thông [168].

Roysamb (1997) gợi ý rằng mỗi cá nhân thiết lập tốc độ lái xe của mình dựa trên một giao diện tối ưu giữa những cảm xúc như sợ hãi, bình tĩnh, hưng phấn, chán nản ... Roysamb (1997) đưa kết luận này vào một nghiên cứu tìm kiếm những người sợ lái xe tốc độ cao, có xu hướng tránh tăng tốc khi lái xe vì họ coi điều đó là đáng sợ. Họ thiếu lý do cảm xúc tích cực khi tăng tốc [155].

Như vậy, dù có khá nhiều mô hình lý thuyết về khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ được đưa ra, nhưng nghiên cứu thực tiễn chuyên sâu ở khía cạnh này còn khá khiêm tốn, nhất là ở người lái xe máy. Tuy nhiên, từ những mô hình lý thuyết khá thuyết phục và kết quả nghiên cứu thực tiễn đáng tin cậy về khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ trên đây, tác giả luận án có thể kế thừa nghiên cứu khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở những nội dung sau:

- Động cơ an toàn, tránh né rủi ro, nguy hiểm;
- Động cơ lợi ích, tránh những điều bất lợi;
- Động cơ chấp hành do khía cạnh đạo đức, chính đáng của pháp luật;
- Động cơ tìm kiếm xúc cảm.

1.4. Hướng nghiên cứu khía cạnh hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ

1.4.1. Hướng nghiên cứu lý luận

Một trong những lý thuyết theo hướng này được nhiều nhà nghiên cứu nhắc đến là lý thuyết hành vi có vấn đề (The Problem Behaviour Theory - PBT).

Lý thuyết này được phát triển để giải thích hành vi có vấn đề, đặc biệt ở vị thành niên (Jessor và Jessor, 1977; Jessor, 1991) [104], [105]. Theo lý thuyết hành vi

có vấn đề, hành vi rủi ro của thiếu niên là kết quả của một tương tác giữa các yếu tố nguy cơ khác nhau phát sinh từ sinh lý, tâm lý, môi trường, gia đình, lĩnh vực kinh tế và sự tương tác hành vi của các cá nhân.

Lý thuyết hành vi có vấn đề bao gồm ba hệ thống chính: hệ thống nhận thức môi trường, hệ thống nhân cách và hệ thống hành vi. Các biến trong mỗi hệ thống có thể đáp ứng với sự kích động, xúi giục chủ thể tham gia vào hành vi có vấn đề (các yếu tố nguy cơ) hoặc kiểm soát đối với việc tham gia vào hành vi có vấn đề (yếu tố bảo vệ). Sự cân bằng giữa những yếu tố đó là sự xác định mức độ của thiếu niên về thiên hướng đối với hành vi có vấn đề.

Hệ thống nhận thức môi trường bao gồm kiểm soát xã hội, các mô hình và hỗ trợ. Nó được gọi là hệ thống nhận thức môi trường vì các thiếu niên thực sự phải nhận thức các biến thuộc hệ thống này để có ảnh hưởng bởi chúng. Các biến được chia thành các biến xa và biến gần. Biến xa khó nhận biết hơn và có ảnh hưởng gián tiếp, các biến gần liên quan công khai hơn đến hành vi và do đó có ảnh hưởng trực tiếp hơn đến hành vi. Chẳng hạn, các biến gần là bạn bè và cha mẹ chấp thuận hay không chấp thuận các hành vi đáng ngờ và các mẫu hành vi (Forward, 1994) [90]. Vì biến gần có ảnh hưởng trực tiếp nhất tới hành vi nên phải nhằm tới gây ảnh hưởng đến các biến đó. Chẳng hạn, nếu muốn tăng hành vi chấp hành luật và an toàn giao thông ở nhóm mục tiêu trẻ tuổi nào đó, trước hết cần cố gắng xây dựng và củng cố thái độ của nhóm mục tiêu đó (tiến tới phạm vi toàn xã hội) rằng việc lái xe vi phạm luật, lái xe nguy hiểm không được tán đồng và sự không tán đồng đó cần được thể hiện một cách công khai.

Hệ thống nhân cách bao gồm một bộ khuôn mẫu và liên hệ với nhau tương đối lâu dài, các biến nhận thức xã hội như thái độ, giá trị, niềm tin, kỳ vọng, và định hướng bản thân và xã hội. Những điều đó phản ánh việc học tập xã hội và kinh nghiệm phát triển. Ví dụ về các biến trong hệ thống này là giá trị dựa trên thành tích học tập, giá trị về sự độc lập, phê phán xã hội, xa lánh, tự trọng, và khoan dung với thái độ lệch lạc.

Như đã đề cập ở trên, hệ thống nhân cách phản ánh việc học tập xã hội. Nếu trong một gia đình cha mẹ luôn lái xe quá tốc độ thì trẻ có thể gián tiếp học lái xe tốc độ. Vì vậy khi các em bắt đầu tự lái xe, chúng sẽ có nhiều khả năng tham gia vào các lái xe tốc độ như thái độ đã có trước đó.

Hệ thống hành vi mô tả hai loại hành vi: hành vi thông thường và hành vi có vấn đề. Hành vi thông thường là hành vi phù hợp chuẩn mực xã hội và được hệ thống

hóa, đưa vào các thể chế phù hợp. Hành vi có vấn đề là hành vi không được xã hội chấp nhận, là hành vi xã hội lệch chuẩn. Một khi thiếu niên cố vũ tham gia vào một loại hành vi có vấn đề, nó sẽ làm tăng thiên hướng tham gia vào hành vi có vấn đề khác như những xu hướng được liên kết. Các biến trong hệ thống hành vi tiết lộ mức độ thiên hướng của thiếu niên đối với hành vi có vấn đề. Dựa vào đó có thể xác định một số loại hành vi có vấn đề thường xuyên liên quan đến lái xe vi phạm luật và không đảm bảo an toàn giao thông ở họ.

Rất tiếc rằng, lý thuyết này thường chỉ được sử dụng để giải thích hành vi có vấn đề chứ không phải là thay đổi hành vi có vấn đề, trong khi việc thay đổi hành vi tham gia giao thông đường bộ có vấn đề thường là đích đến quan trọng hơn.

1.4.2. Hướng nghiên cứu thực tiễn

Theo hướng nghiên cứu hành vi có vấn đề, có nhiều nghiên cứu thực tiễn trong và ngoài nước đã chỉ ra mối quan hệ giữa hành động bên ngoài với nhận thức, thái độ, động cơ của người tham gia giao thông và ảnh hưởng của các yếu tố nhân cách, lối sống, xúc cảm,...tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của họ.

Nghiên cứu hành vi lái xe và môi trường giao thông từ góc độ tâm lý học xã hội, cụ thể là hành vi gây hấn khi tham gia giao thông, Whitlock (1971) tổng kết rằng 85% tai nạn giao thông ở Anh là do hành vi gây hấn khi tham gia giao thông [180]; Moser (1975) chỉ ra rằng những người phạm luật giao thông ở Tây Đức thường có tính hung hãn [129]; Parry (1968) chỉ ra trong cuốn “Bạo lực trên đường phố” rằng những người có tính lo lắng và hung hãn thường dễ bị dính vào tai nạn giao thông [140]. MacMilan (1975) đã nghiên cứu về vấn đề này sâu hơn từ góc độ coi tai nạn giao thông là biểu hiện của hành vi vi phạm quy chuẩn xã hội. Nghiên cứu của tác giả này cũng cho thấy tính gây hấn ở lái xe và ảnh hưởng của nó lên hành vi tham gia giao thông. Kết quả cho thấy 24,5% trong số 966 lái xe được hỏi có hành động mang tính gây hấn, nhưng mức độ gây hấn của các hành vi này khác nhau về lượng và chất. Có sự khác biệt về tuổi trong thực hiện hành vi gây hấn: thanh niên có hành vi gây hấn nhiều hơn người lớn tuổi [119].

Cũng theo hướng tiếp cận này Arthur và Graziano (1996) đã nghiên cứu về mối quan hệ giữa yếu tố nhân cách và lối sống tới hành vi tham gia giao thông của chủ thể. Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng, lối sống và nhân cách cũng có thể ảnh hưởng đến khả năng gây tai nạn, cụ thể là những người có tính cẩn thận cao thường ít gây tai nạn [66]. Tiếp theo nghiên cứu này, West và Hall (1997) cũng đã có những nghiên cứu về vấn đề

này. Nghiên cứu đã cho thấy, người có lối sống hay sử dụng rượu bia và thuốc gây nghiện thường có tỉ lệ hành vi vi phạm luật lệ giao thông cao hơn [178].

Năm 1984, Rothengatter đã công bố nghiên cứu của mình về “Cải thiện hành vi tham gia giao thông của trẻ nhỏ: tiếp cận theo thuyết hành vi”. Nghiên cứu chỉ ra rằng, đa số tai nạn giao thông ở trẻ nhỏ xuất phát từ một số loại lỗi tham gia giao thông cơ bản của trẻ. Như hành vi qua đường chẳng hạn. Trẻ không thể học được hành vi này nếu chỉ được chỉ dẫn bằng lời, mà phải trực tiếp thực hành trong các tình huống giao thông. Do đó, một chương trình giáo dục hành vi tham gia giao thông cho trẻ đã được thực hiện với sự tham gia của phụ huynh và giáo viên. Trẻ được học thông qua các hướng dẫn trực quan (nghe – nhìn). Dựa trên chương trình này, tác giả thực hiện thực nghiệm với một nhóm trẻ tham gia chương trình dưới sự hướng dẫn của bố mẹ (nhóm tác động 1), một nhóm khác tham gia dưới sự hướng dẫn của giáo viên (nhóm tác động 2) và một nhóm trẻ không tham gia (nhóm đối chứng). Kết quả thực nghiệm cho thấy bố mẹ có thể dạy trẻ qua đường đạt hiệu quả tương đương với giáo viên và những trẻ này tiếp tục đạt nhiều tiến bộ trong hành vi tham gia giao thông 4 tháng sau khi hoàn thành khóa học. Những kết quả này cho thấy phương pháp dạy có thể ảnh hưởng đến hiệu quả học của trẻ và bố mẹ cũng có thể là những “giáo viên” hiệu quả [154].

Cũng theo hướng tiếp cận nghiên cứu này, tác giả Laapotti và cộng sự đã so sánh thái độ và hành vi tham gia giao thông của lái xe ở Phần Lan năm 1978 và 2001. Kết quả cho thấy có sự khác biệt về thái độ và kiểu lái xe của người mới tập lái giữa hai lần điều tra. Mức độ nhận thức của những lái xe được phỏng vấn năm 2001 cao hơn năm 1978, chủ yếu là đào tạo tư nhân và có kinh nghiệm lái xe tốt hơn (tính theo số km đi được; tính theo số năm có giấy phép lái xe và mức độ thường xuyên sử dụng xe). Lái xe trẻ tuổi phỏng vấn năm 2001 có thái độ tiêu cực hơn đối với luật giao thông và những quy định về lái xe an toàn so với lái xe năm 1978. Nữ giới lái xe ít hơn nam giới và tự đánh giá rằng khả năng lái xe của mình kém hơn. Lái xe nữ cũng gây ít tai nạn hơn lái xe nam. Lái xe nữ có thái độ tích cực hơn đối với luật giao thông và quy định về lái xe an toàn. Sự khác biệt giữa thái độ và hành vi lái xe giữa nam giới và nữ giới ở thời điểm năm 1978 không khác thời điểm năm 2001 [112].

Ở Việt Nam, các tác giả Trịnh Tú Anh và Võ Thị Thúy An (2015) đi sâu phân tích hành vi điều khiển phương tiện sau khi uống rượu bia của các lái xe tại 24 quận, huyện trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh thông qua phương pháp phỏng vấn trực tiếp bằng bảng hỏi trên 260 lái xe trong độ tuổi từ 15 đến 59 tuổi (trong đó: 75% lái xe nam

và 25% lái xe nữ; 50% có trình độ trung học, 29% có trình độ đại học). Kết quả phân tích cho thấy: có 235 lái xe (chiếm 90,4%) đã thực hiện hành vi lái xe sau khi uống rượu bia. Trong đó: 22,59% người trả lời hiếm khi; 16,15% trả lời thỉnh thoảng; 43,46% trả lời thường xuyên và 8,07% trả lời rất thường xuyên lái xe sau khi uống rượu bia. Từ đó, các tác giả rút ra một số kết luận: 1) Người điều khiển phương tiện sẽ thực hiện hành vi lái xe sau khi đã uống rượu bia nếu: họ đã thực hiện hành vi này trong quá khứ; khi thực hiện hành vi đó họ cảm thấy rất vui thích, họ cảm giác có thể làm chủ được phương tiện khi thực hiện hành vi này; họ nhìn thấy những người khác cũng thực hiện hành vi tương tự; và những người quan trọng chấp nhận hành vi lái xe sau khi đã uống rượu bia của họ. 2) Có thể làm giảm hành vi lái xe sau khi đã uống rượu bia bằng cách tăng cường các chương trình hành động, gia tăng nhận thức rằng lái xe sau khi uống rượu bia sẽ tăng khả năng bị phạt cho người điều khiển phương tiện hoặc gia tăng nhận thức rằng điều đó sẽ gây hại cho người khác khi xảy ra tai nạn. 3) Để ngăn chặn hành vi lái xe sau khi đã uống rượu bia cần tập trung vào việc thực hiện các hành động marketing và truyền miệng các chính sách, luật, quy định xử phạt nghiêm khắc để tác động vào ý thức của người lái xe, ngăn chặn hành vi lái xe sau khi đã uống rượu bia [1].

Thời gian gần đây đã có một số nghiên cứu trong nước đề cập đến hành vi tham gia giao thông đường bộ dưới góc độ tâm lý học. Tác giả Nguyễn Như Chiến (2008) thực hiện đề tài luận án “Nghiên cứu hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của học sinh trung học cơ sở khi tham gia giao thông”. Tác giả có đề cập và phân tích khá rõ nét về diễn biến hình thành và biểu hiện hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của học sinh trung học cơ sở ở các khía cạnh hành động bên ngoài, nhận thức, thái độ thông qua các hành vi chấp hành và hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ khi các em đi xe đạp; đồng thời chỉ ra thực trạng hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của học sinh trung học cơ sở khi tham gia giao thông dựa trên số liệu thu được từ nhiều nguồn thông tin khác nhau; phân tích các yếu tố tâm lý, xã hội ảnh hưởng đến hành vi chấp hành luật giao thông của học sinh trung học cơ sở [8].

Tác giả Huỳnh Văn Sơn (2012) đã chủ biên cuốn sách “Văn hóa giao thông trong môi trường học đường” dựa trên việc tổng hợp, kế thừa các quan điểm về văn hoá giao thông trên cơ sở phân tích dưới góc độ giáo dục học và phát triển theo các quan điểm tâm lý học. Tác giả đã đề xuất và thao tác hóa khái niệm văn hóa giao thông; đánh giá thực trạng văn hóa giao thông của học sinh, sinh viên có dựa trên cơ sở số liệu thứ cấp

thu thập qua báo chí hoặc từ kết quả nghiên cứu của các nhà nghiên cứu khác. Từ đó, tác giả đề xuất một số biện pháp giáo dục hành vi văn hóa giao thông cũng như định hướng giáo dục hành vi văn hóa giao thông cho học sinh, sinh viên trong môi trường học đường cả ở khía cạnh nhận thức, thái độ và hành động [42].

Luận án của tác giả Lê Thị Linh Trang (2013) với đề tài “Nghiên cứu hành vi văn minh đô thị của thanh niên thành phố Hồ Chí Minh” được tiến hành nhằm hệ thống cơ sở lý luận tâm lý học về hành vi văn minh đô thị, chỉ rõ thực trạng hành vi văn minh đô thị của thanh niên thành phố Hồ Chí Minh và những yếu tố ảnh hưởng đến hành vi văn minh của họ. Từ đó, tác giả đề xuất các biện pháp xây dựng hành vi văn minh đô thị của thanh niên thành phố Hồ Chí Minh theo hướng tích cực. Kết quả nghiên cứu của luận án cho thấy: hành vi văn minh đô thị của thanh niên thành phố Hồ Chí Minh, trong đó có hành vi văn minh khi tham gia giao thông (như: ứng xử khi gặp đèn đỏ, ứng xử khi bị kẹt xe ngoài đường phố và ứng xử khi có người cần được trợ giúp), được biểu hiện rõ nét ở cả bốn khía cạnh: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ [48].

Tóm lại, qua tổng quan tình hình nghiên cứu trên đây về hành vi tham gia giao thông đường bộ cho thấy, vấn đề này đã được nhiều nhà nghiên cứu trên thế giới sớm quan tâm nghiên cứu, trong khi những nghiên cứu ở Việt Nam còn mới mẻ với số lượng còn rất khiêm tốn. Nhiều nhà nghiên cứu đã không ngừng cố gắng đề xuất, hoàn thiện những mô hình lý thuyết khác nhau trên cơ sở những kết quả nghiên cứu thực tiễn ở từng khía cạnh: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông.

Tuy nhiên, còn khá nhiều khoảng trống cần phải tiếp tục được lấp đầy bằng những nghiên cứu lý luận và thực tiễn tin cậy về hành vi tham gia giao thông đường bộ như cách tiếp cận liên ngành tâm lý học với luật học, giáo dục học, xã hội học, văn hóa học; kết hợp nghiên cứu dưới góc độ chuẩn mực pháp luật với góc độ rủi ro nhằm giảm thiểu hành vi vi phạm luật và tai nạn giao thông; tiếp cận nghiên cứu cấu trúc hành vi tham gia giao thông đường bộ dưới góc độ tâm lý học hoạt động; những nghiên cứu thực tiễn có tính hệ thống phù hợp với đặc điểm, văn hóa, giao thông ở Việt Nam hiện nay,..v.v.

Kế thừa những cơ sở lý luận chắc chắn, đã được chứng minh bằng những nghiên cứu thực tiễn đáng tin cậy nêu trên, tác giả luận án cố gắng xây dựng khung

lý thuyết khoa học cho đề tài luận án theo hướng tiếp cận liên ngành, kết hợp nghiên cứu dưới góc độ chuẩn mực pháp luật với góc độ rủi ro nhằm giảm thiểu hành vi vi phạm luật và tai nạn giao thông, trong đó đi sâu nghiên cứu dưới góc độ tâm lí học giao thông về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên với mong muốn góp một phần vào việc lấp đầy những khoảng trống trong lĩnh vực này, nhất là ở Việt Nam hiện nay.

TIÊU KẾT CHƯƠNG 1

Hành vi tham gia giao thông đường bộ được nhiều nhà khoa học trong và ngoài nước quan tâm nghiên cứu cả về lí luận và thực tiễn ở những khía cạnh biểu hiện khác nhau của nó, bao gồm: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài.

Ở khía cạnh nhận thức, các công trình nghiên cứu đã tập trung vào sự cần thiết phải có hiểu biết về luật giao thông; quá trình nhận thức, khả năng tập trung chú ý của người tham gia giao thông ở những lứa tuổi khác nhau, mối quan hệ giữa nhận thức tình huống giao thông và hành động ứng phó trong những hoàn cảnh, tình huống giao thông nhất định;...

Ở khía cạnh thái độ, các nghiên cứu theo khía cạnh này rất phong phú, tập trung vào tìm hiểu thái độ của người lái xe đối với quy định của luật giao thông và mối quan hệ giữa thái độ với hành động bên ngoài của người tham gia giao thông đường bộ; trạng thái của người lái xe trong những điều kiện, tình huống giao thông khác nhau trên những lứa tuổi khác nhau.

Ở khía cạnh động cơ, các nghiên cứu lí luận và thực tiễn khá phong phú đã cố gắng xác định hệ thống động cơ của hành vi của người tham gia giao thông, trong đó tập trung vào các động cơ an toàn, lợi ích; tránh né rủi ro, nguy hiểm, bất lợi; động cơ tìm kiếm xúc cảm trong quá trình lái xe của người tham gia giao thông.

Ở khía cạnh hành động bên ngoài, các nghiên cứu đã chỉ ra mối quan hệ giữa hành động bên ngoài với nhận thức, thái độ, động cơ của người tham gia giao thông và ảnh hưởng của các yếu tố nhân cách, lối sống, xúc cảm,...tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của họ.

Các nghiên cứu theo các hướng nêu trên đã đề cập đến tất cả các khía cạnh: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông. Tuy nhiên, còn khá nhiều khoảng trống cần phải tiếp tục được lấp đầy bằng những nghiên cứu lí luận và thực tiễn. Trên cơ sở đó, tác giả luận án kế thừa những kết quả nghiên cứu tin cậy, tiếp tục đi sâu nghiên cứu dưới góc độ tâm lí học, trọng tâm là tâm lí học giao thông, về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở Việt Nam.

CHƯƠNG 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN

2.1. Một số vấn đề lý luận cơ bản về hành vi

2.1.1. Khái niệm hành vi

Hành vi là khái niệm trung tâm của tâm lý học hiện đại, được nghiên cứu bởi nhiều nhà tâm lý học thuộc các trường phái khác nhau.

Theo quan niệm của trường phái tâm lý học hành vi, hành vi chỉ đơn thuần là phản ứng trả lời kích thích. Dù các quan niệm về cấu trúc và vai trò của những yếu tố tác động đến hành vi ở trường phái tâm lý học hành vi cổ điển, tâm lý học hành vi mới hay tâm lý học hành vi tạo tác có vẻ khác nhau, nhưng thực chất đều nhấn mạnh tính quyết định của kích thích đối với hành vi; không thừa nhận hoặc đánh giá không đúng sự tồn tại của tâm lý, ý thức và ý nghĩa của nó đối với hành vi người, đánh đồng hành vi của con người với hành vi của con vật.

Còn theo trường phái phân tâm học do Freud sáng lập, thế giới tinh thần của con người được xem “giống như một tảng băng trôi, với cái chóp của nó - trạng thái có ý thức - nhô lên trên bề mặt. Dưới bề mặt này, hình thành nền tảng cho hầu hết các hành vi của con người” [39; tr.47-48], phần chìm của tảng băng trôi đó chính là vô thức. Tác giả Phạm Minh Hạc nhận xét: “Theo Freud, tất cả cái gì ta có được ở con người, dù trong đó có kết quả của giáo dục, chỉ là nguồn năng lượng tính dục (libido) bị chèn ép tạo ra mà thôi” [21, tr.378]. Còn tác giả Nguyễn Quang Uẩn khẳng định: “Học thuyết Freud là cơ sở ban đầu của chủ nghĩa hiện sinh, thể hiện quan điểm sinh vật hóa tâm lý con người” [51, tr.12].

Các nhà tâm lý học thuộc trường phái tâm lý học nhân văn cho rằng hành vi của con người không chỉ bao gồm hành vi “mở” (là những phản ứng quan sát được) mà còn bao gồm hành vi “kín” (là những phản ứng không quan sát được - những trải nghiệm chủ quan của con người). Hai phần này ít gắn bó với nhau [20, tr.93-95]. Họ cho rằng con người có thể nhận thức và kiểm soát được hành vi của mình chứ không phải do vô thức quyết định và con người có thể độc lập quyết định về hành vi của mình, chứ không phải hoàn toàn do tác động bên ngoài [23, tr.612-627]. Như vậy, trường phái tâm lý học nhân văn dựa trên quan điểm nhìn nhận hành vi người ở góc độ cá nhân, chưa đánh giá đúng sự chi phối của cộng đồng xã hội đến hành vi của cá nhân.

Để khắc phục những khiếm khuyết, hạn chế của các trường phái tâm lí học nêu trên, các nhà tâm lí học hoạt động đã nghiên cứu và đưa ra quan niệm đúng đắn, khách quan hơn về hành vi.

Theo Vur-gôt-xki, tâm lí học phải nghiên cứu hành vi và tâm lí người trong sự tác động qua lại với môi trường xung quanh. Môi trường mà con người sống trong đó không nên hiểu một cách đơn giản là tổng các kích thích vật lí và các kích thích xã hội, mà phải hiểu môi trường ấy có chứa đựng đối tượng và sản phẩm lao động – đó là môi trường xã hội, trong đó bao gồm tổng hòa của các quan hệ xã hội do con người tạo ra trong quá trình thực hiện hoạt động của mình và con người tham gia vào các quan hệ ấy. Ở đó chứa đựng quá trình hai chiều: môi trường tác động lên con người và con người tác động lên môi trường bằng hành động có mục đích, con người thay đổi môi trường, đồng thời thay đổi chính bản thân mình. Do đó, chúng ta có thể hiểu hành vi người qua hoạt động của họ. Về cấu trúc hành vi, Vur-gôt-xki chỉ rõ, cấu trúc hành vi người bao gồm kinh nghiệm lịch sử, kinh nghiệm xã hội và kinh nghiệm kép.

Theo Rubinstêin, *hành vi là hình thức đặc biệt của hoạt động*: nó trở thành hành vi khi động cơ hành động từ kế hoạch đối tượng chuyển sang kế hoạch quan hệ nhân cách xã hội (hai kế hoạch này không tách rời nhau: quan hệ nhân cách xã hội được hiện thực hóa ở quan hệ đối tượng [16, tr.260]).

Về thành phần ý thức trong cấu trúc hành vi của con người, theo Lô-mô-ôp: “Ý thức phản ánh tồn tại. Nhưng không nên cho rằng ở mọi thời điểm ý thức hoàn toàn tương ứng với tồn tại. Đó không phải là cái bóng, không phải là hình ảnh trực tiếp, nó không nhắc lại nguyên xi sự kiện. Ý thức “trùng hợp” với sự kiện chỉ ở quy mô tổng thể” [31, tr.285]. Trong quá trình hoạt động nhận thức, cá nhân không chỉ tiếp thu những tri thức vốn có mà có khả năng tạo ra những tri thức mới. *Chức năng điều chỉnh ở cấp độ ý thức là tính có chủ định. Hành vi cá nhân được thực hiện như là sự thể hiện ý chí của nó. Đối với hoạt động, “ý thức giữ vai trò định hướng cao cấp nhất, điều khiển, điều chỉnh tinh vi nhất”* [21, tr.93]. Đối với hành động của con người thì hành động có ý thức là hành động chủ yếu, ngay cả hành động bản năng cũng được ý thức hóa. Ở con người cũng có những hành động do vô thức định hướng, điều khiển, điều chỉnh (hành vi của trẻ lúc nhỏ tuổi, hành động của người bị ám thị, thôi miên, tâm thần...), nhưng đó không phải là những hành động đặc trưng, phổ biến, thường xuyên.

Như vậy, theo quan niệm của các nhà tâm lí học hoạt động, hành vi bao gồm và được biểu hiện ở hành động bên ngoài, gắn với tâm lí, ý thức bên trong của con

người. Tuy đôi lúc con người có hành vi vô thức nhưng hành vi đặc trưng, phổ biến và thường xuyên của con người là hành vi có ý thức.

Dựa trên cơ sở lí luận đó, ở Việt Nam đã có một số công trình nghiên cứu thực tiễn trong tâm lí học đã khẳng định, hành vi đặc trưng của con người là hành vi có ý thức, biểu hiện ở các mặt, thành phần bao gồm: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài. Trong luận án tiến sĩ Tâm lí học “Nghiên cứu hành vi gửi tiền tiết kiệm ngân hàng của khách hàng cá nhân”, tác giả Lê Thị Thu Hằng (2012) khẳng định: hành vi gửi tiền tiết kiệm ngân hàng của khách hàng cá nhân bao gồm bốn khía cạnh được chia thành hai thành phần bên ngoài và thành phần bên trong, trong đó: hành động là thành phần bên ngoài và động cơ, nhận thức, thái độ thuộc thành phần bên trong của hành vi đó [22]. Các thành phần bên ngoài có mối quan hệ chặt chẽ, hữu cơ với nhau và chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố khách quan, chủ quan. Tác giả Lê Thị Linh Trang (2013) trong luận án tiến sĩ tâm lí học “Nghiên cứu hành vi văn minh đô thị của thanh niên Thành phố Hồ Chí Minh” cũng cho rằng: hành vi văn minh đô thị bao gồm bốn mặt biểu hiện: nhận thức, thái độ, động cơ thực hiện và hành động bên ngoài [48].

Trên cơ sở quan điểm về hành vi của trường phái tâm lí học hoạt động và quan niệm của các tác giả nêu trên, tác giả luận án quan niệm hành vi của con người như sau:

Hành vi của con người là những phản ứng, ứng xử có ý thức của chủ thể đối với thế giới xung quanh và với chính bản thân mình, được biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ trong những điều kiện, tình huống nhất định.

Từ khái niệm trên cần lưu ý:

- Hành vi luôn là hành vi của một chủ thể với toàn bộ điều kiện tâm – sinh lý, xã hội, lịch sử và tính tích cực của nó. Dù đôi khi có hành vi vô thức nhưng hành vi đặc trưng, thường xuyên, phổ biến của con người là hành vi có ý thức.

- Hành vi biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của chủ thể.

- Hành vi luôn xảy ra trong điều kiện, tình huống nhất định trong bản thân chủ thể và ở môi trường xung quanh.

- Có thể quan sát, nhận biết và đo lường được những biểu hiện của hành vi.

2.1.2. Hành vi xã hội

2.1.2.1. Khái niệm hành vi xã hội

Hành vi xã hội là một phạm trù cơ bản của tâm lí học xã hội. Theo “Từ điển tâm lí học” do Vũ Dũng chủ biên (2008), hành vi xã hội được hiểu là “hành vi dưới sự kiểm soát hoặc ảnh hưởng của xã hội hoặc của một nhóm xã hội” [16, tr.270].

Tác giả Nguyễn Thị Hoa (2000) cho rằng: Hành vi xã hội là hành vi của con người mang tính xã hội, bao gồm: (1) Hành vi được hình thành trong xã hội; (2) Những hành vi chịu ảnh hưởng của người khác và các yếu tố văn hóa - xã hội; (3) Những hành vi của nhóm [17, tr.246].

Còn theo tác giả Vũ Gia Hiền (2005), khi nói đến hành vi xã hội phải hiểu mối quan hệ giữa cá nhân và xã hội. Hành vi cá nhân tuy phụ thuộc vào ý định, động cơ, nhu cầu của cá nhân, nhưng lại bị chế ước bởi những điều kiện cụ thể của xã hội, lịch sử. Hành vi xã hội bao hàm các hằng số trong bối cảnh văn hóa khác nhau, chính những hằng số văn hóa này hợp thành bản tính con người [24, tr.309].

Từ những quan niệm nêu trên, tác giả luận án cho rằng: *Hành vi xã hội là hành vi mang tính xã hội của cá nhân hay của nhóm trong xã hội, chịu sự định hướng, điều tiết và thẩm định của các chuẩn mực xã hội.*

2.1.2.2. Hành vi xã hội chuẩn mực và hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội

* Chuẩn mực xã hội:

Theo “Từ điển tâm lí học” do Vũ Dũng chủ biên (2008), “chuẩn mực xã hội là tập hợp các quy tắc hành vi, phương thức ứng xử cho các cá nhân trong xã hội (hay trong nhóm). Một xã hội (hay một nhóm xã hội) có những chuẩn mực để bảo đảm tính thống nhất, để nó được coi như một xã hội (hay một nhóm xã hội). Đối với các thành viên của xã hội (hay của nhóm xã hội), chuẩn mực xã hội được coi là một giá trị chi phối rộng rãi và được tuân theo một cách phổ biến. Nó vừa dựa vào sự tán thành tự nguyện của các cá nhân, đồng thời cũng dựa vào những trừng phạt đối với cá nhân vi phạm (chủ yếu là trừng phạt tinh thần)...” [16, tr.103-104].

Còn theo “Từ điển Bách khoa Việt Nam”, chuẩn mực xã hội là “thuật ngữ dùng để mô tả những tiêu chuẩn chung hoặc ý tưởng hướng dẫn con người đáp ứng những yêu cầu xã hội. Các cá nhân trong xã hội chấp nhận các chuẩn mực, tuân thủ qua các hành động đơn giản hoặc trong sự phán xét về mặt đạo đức nhằm tăng cường tính thống nhất nhóm. Người ta gọi một hành động là chuẩn có nghĩa nhấn mạnh đến sự đáp ứng được

những yêu cầu về hành vi đối với cộng đồng. Bất cứ nhóm nào được xác lập đều có chuẩn mực riêng cho chính nhóm đó và nói rộng hơn là cả cộng đồng. Tiêu chuẩn của nhóm có thể khác nhau giữa nhóm này với nhóm khác và các bộ phận nhỏ của nhóm có thể áp dụng các chuẩn mực khác nhau trong cùng một hoàn cảnh” [26, tr.528].

Kế thừa những quan niệm trên, tác giả luận án cho rằng: *Chuẩn mực xã hội là tập hợp những quy tắc hành vi, phương thức ứng xử cho các cá nhân hay nhóm xã hội, có chức năng định hướng, điều tiết, thẩm định đối với mọi hành vi xã hội của con người, nhằm củng cố, đảm bảo sự ổn định xã hội, giữ gìn trật tự, kỷ cương, an toàn xã hội.*

Có nhiều cách phân loại chuẩn mực xã hội. Nếu căn cứ vào đối tượng, phương pháp điều tiết thì chuẩn mực xã hội được chia thành: chuẩn mực pháp luật; chuẩn mực đạo đức; chuẩn mực thẩm mỹ; chuẩn mực chính trị; chuẩn mực tôn giáo; chuẩn mực phong tục, truyền thống.

* Hành vi xã hội chuẩn mực:

Các tác giả Nguyễn Quang Uẩn, Trần Hữu Luyến, Trần Quốc Thành (2003) [51] đã nêu lên ba góc độ khi xem xét hành vi chuẩn mực: (1) Xét về mặt thống kê, hành vi chuẩn mực là hành vi khi đại đa số thành viên của cộng đồng có hành vi tương tự nhau trong hoàn cảnh xác định; (2) Xét về quy ước xã hội, hành vi chuẩn mực diễn ra trên cơ sở yêu cầu chung của cộng đồng đối với từng thành viên; (3) Xét về chức năng, mỗi cá nhân khi hành động đều đặt ra mục đích, nên hành vi được coi là hợp chuẩn khi nó phù hợp với mục đích hành vi mà cá nhân đặt ra.

Tác giả luận án tán thành với cách xem xét hành vi chuẩn mực ở góc độ quy ước xã hội. Quy ước có thể là thành văn hoặc bất thành văn, nhưng đó là những yêu cầu đòi hỏi mỗi thành viên cần phải thực hiện nhằm duy trì trật tự xã hội, đem lại lợi ích hài hòa cho mình, người khác và cho cộng đồng. Tuy nhiên, các chuẩn mực xã hội không phải là bất biến mà nó có tính xã hội - lịch sử. Cùng một hành vi xã hội nhưng thời kỳ này là phù hợp nhưng thời kỳ khác lại không còn phù hợp nữa với các chuẩn mực xã hội. Do đó, để có hành vi phù hợp với yêu cầu của cộng đồng, từng cá nhân phải nắm vững các chuẩn mực và nhiều khi, họ cần phải khắc phục, vượt qua những khó khăn của bản thân và hoàn cảnh để thực hiện cho đúng các chuẩn mực ấy, chứ không phải đạt được nhu cầu, lợi ích của mình bằng mọi giá. Hay nói cách khác, hành vi chuẩn mực ở góc độ quy ước xã hội là hành vi thích ứng của con người đối với các quy định của chuẩn mực xã hội.

Vì thế, tác giả luận án quan niệm: *Hành vi xã hội chuẩn mực là hành vi xã hội phù hợp với chuẩn mực xã hội hiện hành, thể hiện khả năng thích ứng xã hội của con người.*

* Hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội:

Hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội (hay còn gọi là hành vi lệch chuẩn, hành vi lệch lạc) được nhiều ngành khoa học quan tâm nghiên cứu như xã hội học, tâm lí học, giáo dục học, đạo đức học...

Dưới góc độ xã hội học, tác giả Lương Trí Úc (2015) coi hành vi lệch chuẩn là sự vi phạm có nhận thức các tiêu chuẩn hoặc kỳ vọng của một nhóm hay của xã hội... Một dạng hiển nhiên của lệch lạc là tội phạm, sự vi phạm các quy phạm được ban hành chính thức thành luật pháp [52, tr.399].

Dưới góc độ tâm lí học, tác giả Nguyễn Như Chiến (2008) quan niệm rằng: Hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội là hành vi vi phạm chuẩn mực xã hội [8]. Còn tác giả Nguyễn Linh Khiếu (2002) nhấn mạnh hành vi lệch chuẩn là những lối sống, những hành vi trái ngược hoặc vượt khỏi khuôn mẫu của cộng đồng hay xã hội trong một thời điểm nhất định và chúng ảnh hưởng không tốt hoặc có nguy cơ phá vỡ sự tồn tại của cộng đồng hay xã hội hiện tại [29, tr.29-34]. Tác giả Lê Hà (2000) tiếp cận hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội ở góc độ thống kê, theo đó, trong một hoàn cảnh nhất định, những hành vi nào khác với hành vi của mọi người bình thường; xét về quy ước xã hội thì hành vi khác với yêu cầu, quy định chung, không đúng với luật pháp; xét về chức năng thì hành vi không phù hợp với mục đích đặt ra [19, tr.48-51].

Khi xem xét hành vi sai lệch xã hội, tác giả Trần Quốc Thành (2003) cho rằng, không nên quy vào một hành vi mà thường xem xét hệ thống những hành vi cụ thể như: số lượng những hành vi không phù hợp với các chuẩn mực đã định; động cơ, thái độ, mức độ mạnh mẽ của hành vi; sự không thích hợp với tình huống trong đó diễn ra hành vi [51, tr.194].

Dưới góc độ giáo dục học, tác giả Lê Ngọc Văn (1996) quan niệm hành vi lệch chuẩn là “hành vi không hòa nhập vào nền văn hóa chung chủ đạo, biểu thị sự không cùng nhất trí, không cùng chia sẻ những quan niệm, cách nhìn nhận của cộng đồng về cái đúng, cái sai, cái nên làm, cái không nên làm, về mục tiêu và những giá trị mà xã hội vươn tới” [56, tr.36-39].

Dù có nhiều quan niệm khác nhau về hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội, nhưng rõ ràng, các quan niệm trên đều cho thấy hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội được điều chỉnh, thẩm định về mặt xã hội bởi một cộng đồng xã hội hoặc một nhóm bên trong cộng đồng đó bằng văn bản hoặc bất thành văn, trong đó bao gồm cả những

hậu quả có thể có đối với chủ thể có hành vi sai lệch. Chuẩn mực xã hội gắn với thời gian, không gian xã hội nhất định, do đó, nó có tính tương đối.

Từ những quan điểm và sự phân tích ở trên, theo tác giả luận án: *Hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội là hành vi vi phạm chuẩn mực xã hội của cá nhân hay nhóm xã hội trong khoảng thời gian và không gian xã hội xác định.*

Hành vi xã hội chuẩn mực và hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội cần phải được xem xét, quy chiếu theo những quy định của các loại chuẩn mực xã hội nhất định đối với đối tượng điều chỉnh của nó. Khi có sự khác nhau về mức độ, tính chất, phạm vi điều chỉnh của các quy định giữa các loại chuẩn mực xã hội thì việc xem xét hành vi đó trước hết phải dựa trên những quy định bắt buộc, chính thức, thành văn, được thừa nhận rộng rãi và tiến bộ hơn.

2.1.2.3. Hành vi chuẩn mực pháp luật và hành vi sai lệch chuẩn mực pháp luật

* Quan niệm về chuẩn mực pháp luật:

Chuẩn mực pháp luật là một loại chuẩn mực xã hội xuất hiện trong xã hội có nhà nước. Chuẩn mực pháp luật là những quy tắc xử sự chung do nhà nước ban hành và đảm bảo thực hiện nhằm điều chỉnh các quan hệ xã hội, định hướng cho hành vi ứng xử của các cá nhân và các nhóm xã hội [36, tr.183].

Chúng tôi thống nhất quan niệm chuẩn mực pháp luật của tác giả Nguyễn Hợp Toàn (2011): *Chuẩn mực pháp luật là hệ thống các quy tắc xử sự có tính bắt buộc chung, vừa thể hiện ý chí của giai cấp thống trị, vừa đáp ứng nhu cầu tồn tại của xã hội nhằm điều chỉnh các quan hệ xã hội, tạo lập trật tự, ổn định cho sự phát triển xã hội* [46, tr.51].

* Quan niệm về hành vi chuẩn mực pháp luật:

Các hành vi do chuẩn mực pháp luật điều chỉnh có hai loại: hành vi chuẩn mực pháp luật và hành vi sai lệch chuẩn mực pháp luật.

Từ quan niệm về hành vi xã hội chuẩn mực và chuẩn mực pháp luật nêu trên, tác giả luận án cho rằng: *Hành vi chuẩn mực pháp luật là hành vi xã hội phù hợp với các nguyên tắc, quy định của chuẩn mực pháp luật hiện hành, được nhà nước đảm bảo thực hiện và bảo vệ.*

Hành vi chuẩn mực pháp luật là những hành vi tích cực, thể hiện ở việc tuân thủ, chấp hành, sử dụng chuẩn mực pháp luật và nói chung là không vi phạm chuẩn mực pháp luật.

* Quan niệm về hành vi sai lệch chuẩn mực pháp luật:

Dù chuẩn mực pháp luật được nhà nước đảm bảo thực hiện và bảo vệ bằng những công cụ mạnh mẽ, nhưng trong thực tế xã hội, không phải lúc nào các chuẩn mực pháp luật cũng được thực hiện một cách đầy đủ. Khi một cá nhân hay nhóm xã hội cụ thể nào đó thực hiện hành vi xâm hại tới các nguyên tắc, quy định, không đáp ứng yêu cầu của chuẩn mực pháp luật, thì hành vi đó được gọi là hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội.

Tác giả luận án đồng tình với quan niệm của các tác giả Ngô Văn Nhân, Cao Minh Công, Phùng Thanh Thảo (2015) rằng: *Hành vi sai lệch chuẩn mực pháp luật là hành vi của một cá nhân hay một nhóm xã hội vi phạm các nguyên tắc, quy định của chuẩn mực pháp luật* [36, tr.184].

2.2. Một số vấn đề lý luận về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

2.2.1. Thanh niên và một số đặc điểm tâm lý cơ bản của thanh niên có liên quan đến hành vi tham gia giao thông đường bộ

2.2.1.1. Khái niệm thanh niên

Khái niệm thanh niên hiện có nhiều góc độ tiếp cận khác nhau, không có sự thống nhất về độ tuổi.

Trong “Từ điển tâm lý học” do Vũ Dũng chủ biên (2008), thanh thiếu niên được hiểu là: “Giai đoạn cuộc sống bắt đầu từ lúc dậy thì cho đến lúc phát triển đầy đủ và trưởng thành về mặt thể chất. Ở con người, đó là giai đoạn tuổi từ khoảng 12 đến 21 đối với nữ và 13 đến 22 đối với nam. Trong thời gian này, có những thay đổi chủ yếu diễn ra theo tỉ lệ khác nhau về đặc điểm sinh lý, hình ảnh về cơ thể, quan tâm đến tình dục, phát triển nghề nghiệp, phát triển trí tuệ và khái niệm về bản thân” [16, tr.795].

Theo Bộ Y tế và Tổng cục Thống kê (2003) khi tiến hành cuộc điều tra quốc gia về vị thành niên và thanh niên Việt Nam đã chia “thanh niên” thành 3 tiểu nhóm ở các độ tuổi 14-17, 18-21, 22-25 [7, tr.149]. Theo góc độ xã hội học - dân cư, thanh niên “là một bộ phận phức hợp của dân cư của một quốc gia - dân tộc bao gồm tất cả các cá thể ở trong độ tuổi từ 15 đến 29” [49, tr.148-149].

Luận án này nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên dưới góc độ chuẩn mực pháp luật, cho nên tiếp cận thanh niên ở góc độ pháp lý là phù hợp hơn cả. Do vậy, chúng tôi thống nhất khái niệm thanh niên theo Luật Thanh niên năm 2005: *Thanh niên là công dân Việt Nam từ đủ 16 tuổi đến 30 tuổi* [34].

2.2.1.2. Một số đặc điểm tâm lý cơ bản của thanh niên có liên quan đến hành vi tham gia giao thông đường bộ

Thanh niên là một giai đoạn lứa tuổi, một nhóm xã hội có những đặc điểm tâm lý khác so với lứa tuổi và nhóm xã hội khác. Nghiên cứu những đặc điểm tâm lý cơ bản của thanh niên, chúng ta có thể hiểu rõ hơn về hành vi tham gia giao thông của họ, cũng như những yếu tố chủ quan ảnh hưởng đến hành vi ấy. Trên cơ sở đó, giúp đề xuất những biện pháp phù hợp hơn nhằm nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông đường bộ cho thanh niên.

* Đặc điểm nhận thức của thanh niên:

- Cảm giác và tri giác:

Theo tác giả Huỳnh Văn Sơn (2012), ở lứa tuổi thanh niên, sự phát triển thể chất của con người dần hoàn thiện như người lớn. Về mặt sinh lý thể hiện sự gia tăng chiều cao giảm dần; các tổ chất cơ thể như sức mạnh, sức bền, sự dẻo dai được tăng cường; những biến đổi trong phát triển của hệ thần kinh và não bộ được xác định. Đây là thời kì trưởng thành về giới tính. Đặc điểm nổi bật của sự phát triển cảm giác, tri giác của thanh niên là tính có ý thức, có mục đích, có hệ thống biểu hiện rõ rệt trong quá trình học tập cũng như trong mọi hoạt động khác. Tri giác của thanh niên có độ nhạy cảm cao, tri giác có mục đích đạt tới mức độ rất cao ở các loại tri giác (không gian, thời gian, vận động,...). Quan sát trở nên có hệ thống và toàn diện hơn. Quá trình quan sát đã chịu sự chi phối của hệ thống tín hiệu thứ hai nhiều hơn và không tách rời khỏi tư duy ngôn ngữ. Thanh niên có thể điều khiển được hoạt động của mình theo kế hoạch chung và chú ý đến mọi khâu [43].

- Trí nhớ:

Ở lứa tuổi thanh niên, ghi nhớ có chủ định giữ vai trò chủ đạo, ghi nhớ lôgic trừu tượng và ghi nhớ ý nghĩa ngày càng hoàn thiện. Độ bền của thông tin trong trí nhớ dài hạn ở thanh niên khá dài và chính xác. Tuy nhiên một số thanh niên còn ghi nhớ đại khái, chung chung, đánh giá thấp của việc ôn tập thường xuyên.

Một số tác giả đã trích dẫn sự thiếu kinh nghiệm như là một yếu tố góp phần vào tỷ lệ tai nạn giao thông cao ở lứa tuổi thanh niên (Catchpole, Cairney, và Macdonald, 1994) [78]. Trong điều kiện của quá trình trí nhớ dài hạn, thiếu kinh nghiệm có liên quan đến sự thiếu hiểu biết về các yếu tố như tình huống giao thông, giải quyết vấn đề và các chiến lược ra quyết định...

- Chú ý:

Thanh niên muốn tham gia giao thông an toàn, đúng luật phải có sự tập trung của chú ý. Mặt khác, một thông điệp, thông tin, chương trình về an toàn giao thông chỉ hiệu quả đối với thanh niên khi nó được chú ý và thu hút sự chú ý của những thanh niên.

Chú ý của thanh niên có nhiều sự thay đổi so với lứa tuổi trước. Chú ý có chủ định trở thành thường xuyên hơn. Năng lực di chuyển và phân phối chú ý cũng được phát triển và hoàn thiện một cách rõ rệt. Sự tập trung chú ý và chú ý bền vững ở mức cao [43].

- Tư duy:

Do bộ não của thanh niên phát triển ở mức hoàn thiện nên hoạt động tư duy của thanh niên tích cực, độc lập hơn lứa tuổi trước. Thanh niên có khả năng tư duy lý luận, tư duy trừu tượng một cách độc lập, sáng tạo. Khả năng khái quát hóa ở mức cao. Tư duy linh hoạt, nhạy bén, chặt chẽ hơn, có căn cứ và nhất quán hơn; tính phê phán của tư duy cũng phát triển ngày càng cao. Tuy nhiên, thiếu sót cơ bản trong tư duy của họ là thiếu tính độc lập.

* Đời sống xúc cảm - tình cảm:

Theo Ananhev và một số nhà tâm lý học khác, tuổi thanh niên là thời kỳ phát triển tích cực nhất của những loại tình cảm cao cấp như tình cảm trí tuệ, tình cảm đạo đức, tình cảm thẩm mỹ [Dẫn theo 37]. Các loại tình cảm này ngày càng trở nên đậm nét thông qua việc khám phá, tìm tòi và tham gia vào nhiều loại hình hoạt động khác nhau. Khác với những lứa tuổi trước, tình cảm đạo đức, tình cảm thẩm mỹ ở tuổi thanh niên biểu lộ một chiều sâu rõ rệt. Họ yêu thích cái gì họ đều có thể lý giải, phân tích một cách có cơ sở. Điều này lý giải vì sao ở độ tuổi này thanh niên đã có cách cảm, cách nghĩ riêng, ăn mặc theo sở thích riêng của mình...

* Một số đặc điểm nhân cách thanh niên:

- Nhu cầu:

Nhu cầu xã hội ở thanh niên có sự phát triển về chất. Nhu cầu được tôn trọng tiếp tục phát triển sâu hơn. Ngoài ra, nhu cầu tự thể hiện cũng thôi thúc thanh niên tự khẳng định mình một cách quyết liệt và thể hiện mạnh mẽ cái tôi của mình trong những hoàn cảnh khác nhau của đời sống cá nhân cũng như đời sống xã hội.

- Sự phát triển về tự đánh giá, tự ý thức và tự giáo dục:

Tự đánh giá ở lứa tuổi thanh niên phát triển mạnh với những biểu hiện phong phú và sâu sắc. Thanh niên không chỉ đánh giá hình ảnh bản thân mình với tính chất bề ngoài, hình thức mà còn đi sâu vào nội dung các phẩm chất, các giá trị của nhân cách. Vì vậy, tự đánh giá của thanh niên có ý nghĩa tự ý thức và tự giáo dục. Bên cạnh đó, sự

tự đánh giá của thanh niên được thể hiện thông qua sự đối chiếu, so sánh, học hỏi từ những người khác. Người khác như là tấm gương để thanh niên soi nhân cách của mình vào, trên cơ sở đó, họ sẽ điều chỉnh để phù hợp với yêu cầu của xã hội.

Tự ý thức ở thanh niên mang tính toàn diện và sâu sắc. Thanh niên nhận thức bản thân, đánh giá bản thân cả hình thức đến những phẩm chất phức tạp bên trong (danh dự, lòng tự trọng, tinh thần trách nhiệm, nghĩa vụ...) và cả năng lực cá nhân.

Tự đánh giá và tự ý thức là cơ sở của sự tự giáo dục ở thanh niên. Thanh niên chỉ có thể tự giáo dục chính mình một khi họ hiểu rõ về bản thân mình. Từ đó, họ phải phấn đấu và rèn luyện những phẩm chất nhân cách cần thiết để đáp ứng yêu cầu của xã hội. Do vậy, trong quá trình tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông, không chỉ làm cho thanh niên hiểu, đồng tình và thực hiện hành vi chấp hành quy định của pháp luật giao thông đường bộ, mà quan trọng hơn phải chuyển nó thành sự tự đánh giá, tự ý thức, tự giáo dục thường xuyên của thanh niên theo đúng chuẩn mực của xã hội.

2.2.2. Hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

2.2.2.1. Khái niệm hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

* Khái niệm hành vi tham gia giao thông đường bộ:

- Giao thông đường bộ:

Theo Từ điển Tiếng Việt của Hoàng Phê (2004): *Giao thông được hiểu là “việc đi lại từ nơi này đến nơi khác của người và phương tiện chuyên chở”*. Nhưng phương tiện chuyên chở, suy cho cùng, cũng là do con người tạo nên và được điều khiển bởi con người. Vì thế, việc đi lại đó chính là một hoạt động của con người [38, tr.393]. Cũng theo Từ điển Tiếng Việt nêu trên, đường bộ được định nghĩa là *“Đường đi trên đất liền, dùng cho người đi bộ và cho xe cộ (nói khái quát)”* [38, tr.357]. Luật giao thông đường bộ năm 2008 giải thích: *“đường bộ gồm đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ”* [35]. Từ đó, tác giả luận án quan niệm: *Giao thông đường bộ là hoạt động đi lại của người và phương tiện chuyên chở trên đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ từ nơi này đến nơi khác. Ngày nay, những hoạt động đó được điều chỉnh trước hết bởi chuẩn mực pháp luật giao thông đường bộ do nhà nước ban hành.*

- Phương tiện giao thông:

Theo Luật giao thông đường bộ năm 2008, phương tiện giao thông đường bộ gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ. Trong đó, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm xe ô

tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe máy hai bánh; xe máy ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự [35].

Luận án này nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy hai bánh – những xe hai bánh di chuyển trên đường bộ bằng động cơ có dung tích xi-lanh từ 50 cm³ trở lên [47], *sau đây gọi tắt là xe máy*. Do đó, khi sử dụng xe máy có một số thuận lợi và khó khăn, rủi ro như sau:

Một là, khả năng cơ động cao: Xe máy được đánh giá cao về tính cơ động có thể

đi vòng qua, chuyển hướng cũng như nhanh chóng chậm lại để tránh đối tượng và những trở ngại trên đường. Với kích thước nhỏ gọn, xe máy cho phép người điều khiển hoạt động trong không gian và tình huống mà với ô tô là không phù hợp. Nhưng cũng nhờ khả năng cơ động này mà người lái xe máy có thể dễ dàng thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ như đi trên vỉa hè; lạng lách, đánh võng; đi ngược chiều; bỏ chạy khi gặp tín hiệu dừng xe của cảnh sát giao thông,...

Hai là, khả năng tiếp cận và dễ hoạt động: Là thiết bị giao thông vận tải cơ khí, nhưng xe máy khá rẻ và phù hợp túi tiền với một nhóm dân số lớn hơn nhiều so với xe ô tô. Hơn nữa, yêu cầu về kỹ năng điều khiển không khó khăn hơn so với điều khiển xe đạp là mấy.

Ba là, tính bất ổn định: Trái với xe ô tô và xe bốn bánh khác, xe máy chỉ có hai điểm tiếp xúc với bề mặt đường, do đó nó có thể không tiếp tục đứng thẳng được khi tốc độ quá chậm hoặc dừng lại. Hơn nữa, cùng điều kiện đường, cùng điều kiện thời tiết nhưng xe máy có thể gặp rủi ro cao dẫn đến khả năng mất kiểm soát của lái xe hơn là xe ô tô và xe bốn bánh khác.

Bốn là, khi đi trên đường, xe máy khó được nhìn thấy, cho nên dễ vướng vào tai nạn hơn so với ô tô.

Năm là, thiếu an toàn: Không giống như các loại phương tiện khác của giao thông cơ giới, xe máy ít an toàn hơn với người điều khiển và hành khách. Khi tai nạn xảy ra, họ thường chịu những hậu quả nghiêm trọng hơn, đặc biệt là ở tốc độ cao hoặc va chạm với xe lớn hơn hoặc thiếu các thiết bị bảo vệ (như mũ bảo hiểm, trang phục chuyên dụng).

- Người tham gia giao thông đường bộ:

Theo Từ điển Tiếng Việt, *tham gia* được hiểu là “góp phần hoạt động của mình vào một hoạt động, một tổ chức chung nào đó” [38, tr.910]. Việc tham gia của con người vào hoạt động, vào tổ chức nào đó thường có tính ý thức, tính chủ động cao của chủ thể nhằm đạt mục đích nhất định.

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 giải thích thuật ngữ *người tham gia giao thông đường bộ* gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật; người đi bộ trên đường bộ” [35]. Họ có thể thực hiện hành vi đi bộ, điều khiển hoặc không điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông đường bộ.

Từ khái niệm hành vi và những phân tích trên đây, tác giả luận án quan niệm: ***Hành vi tham gia giao thông đường bộ là một dạng hành vi xã hội, có ý thức của người tham gia giao thông, biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ trong những tình huống giao thông nhất định, được điều chỉnh bởi quy định của luật giao thông đường bộ.***

Hành vi tham gia giao thông đường bộ có một số đặc điểm nổi bật sau đây:

Một là, hành vi tham gia giao thông đường bộ là một dạng hành vi xã hội, mang tính chủ thể. Tức là hành vi đó luôn gắn với chủ thể nhất định, chịu sự chi phối của chuẩn mực xã hội về pháp luật, kiểm soát xã hội và nhiều yếu tố khác như áp lực xã hội của nhóm xã hội, người cùng tham gia giao thông,...; hành vi thường xuyên, phổ biến của người tham gia giao thông là hành vi có ý thức.

Hai là, hành vi tham gia giao thông đường bộ được biểu hiện ra bên ngoài thành chuỗi hành động liên tục, tạo thành nhiều pha hành động kế tiếp nhau từ điểm xuất phát đến điểm đích. Những hành vi đó của chủ thể có thể quan sát, nhận biết và đo lường được trong điều kiện, tình huống giao thông xác định theo chuẩn mực xã hội, mà trước hết là luật giao thông đường bộ.

Ba là, hành vi tham gia giao thông đường bộ có tính tương tác cao, đó là sự tương tác giữa chủ thể với luật pháp, với người và phương tiện giao thông khác, với môi trường vật lý và xã hội, với phương tiện do chủ thể điều khiển và với chính bản thân chủ thể. Do đó, khi xem xét hành vi tham gia giao thông đường bộ của chủ thể theo những quy định của luật giao thông đường bộ phải xem xét nó trong điều kiện, tình huống xác định.

Bốn là, hành vi tham gia giao thông đường bộ là hành vi có tính rủi ro cao. Trên dòng giao thông đường bộ, thông thường có nhiều loại phương tiện đi lại đồng thời với mức độ phương tiện, tốc độ, hướng khác nhau; điều kiện thời tiết, đường sá,... khác nhau, luôn tạo ra những tình huống giao thông nguy hiểm, rủi ro cao, đòi hỏi mỗi người và phương tiện phải chấp hành nghiêm chỉnh quy tắc, quy định khi tham gia giao thông; nếu vi phạm luật giao thông đường bộ sẽ càng tạo ra những tình huống chứa đựng rủi ro, nguy hiểm cao hơn.

* Khái niệm hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên:

Hiện nay, ở Việt Nam, thanh niên đang ở tuổi đi học, đi làm và tham gia các hoạt động xã hội khác nhau. Phần lớn thanh niên đã đủ tuổi để điều khiển hầu hết các phương

tiện giao thông, trong đó có xe máy; đồng thời, đủ tuổi phải chịu trách nhiệm pháp lý nếu có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ.

Từ khái niệm thanh niên và khái niệm hành vi tham gia giao thông đường bộ đã đề xuất trên đây, tác giả luận án quan niệm:

Hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên là một dạng hành vi xã hội, có ý thức của thanh niên khi tham gia giao thông, biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ trong những tình huống giao thông nhất định, được điều chỉnh bởi quy định của luật giao thông đường bộ.

2.2.2.2. Biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

Ở phần tổng quan cho thấy, nhiều nhà nghiên cứu tâm lý học giao thông trên thế giới đã chỉ ra hành vi tham gia giao thông đường bộ có bốn khía cạnh: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài. Trên cơ sở kế thừa hợp lý các kết quả nghiên cứu đó và qua khảo sát thử, luận án nghiên cứu từng khía cạnh của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên theo góc độ chấp hành luật và vi phạm luật giao thông đường bộ.

** Khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên:*

Ở khía cạnh này đã có nhiều nhà tâm lý học giao thông quan tâm nghiên cứu, tiêu biểu như: Kelman, Tyler, Parker và Manstead, Grayson và cộng sự,... Kế thừa các nghiên cứu đó và những chỉ dẫn khác, chúng tôi nghiên cứu khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, gồm: (i) Nhận thức của thanh niên về luật giao thông đường bộ; (ii) Nhận thức của thanh niên về vi phạm luật giao thông đường bộ.

(i) Nhận thức của thanh niên về luật giao thông đường bộ

- Nhận thức của thanh niên về sự cần thiết của việc chấp hành các quy định của luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông:

Sự cần thiết của việc chấp hành các quy định của luật giao thông đường bộ, trước hết, thể hiện ở chỗ: thanh niên nhận thức được tính chính đáng (Legitimacy) của luật giao thông đường bộ và tính chính đáng của việc thực thi các quy định đó bởi các cơ quan có thẩm quyền. Tính chính đáng, theo Kelman (2001), là một vấn đề phát sinh trong một tương tác, hoặc giữa hai người, hoặc giữa một người và một hệ thống, trong đó một bên đưa ra tuyên bố nào đó, mà người kia chấp nhận hay từ chối. Chấp nhận hoặc từ chối phụ thuộc vào việc đòi hỏi đó được coi là chính đáng [110].

Parker và Manstead (1996) bày tỏ quan điểm tương tự liên quan đến việc tuân thủ luật giao thông, ủng hộ "ý niệm nội tại về hành vi lái xe sai và đúng đóng một vai trò quan trọng trong việc xác định ý định hành vi trên cơ sở cân nhắc hậu quả, chuẩn mực xã hội và nhận thức khả năng kiểm soát hành vi [136].

Còn theo Tyler (2001), nhận thức về nghĩa vụ là trung tâm của tính chính đáng. Tính chính đáng tồn tại đến mức độ mà mọi người nhận thấy trách nhiệm cá nhân phải theo các quy tắc xã hội và tuân theo các cơ quan quyền lực xã hội [172].

Như vậy, việc chấp hành luật giao thông bị ảnh hưởng bởi nhận thức của người lái xe rằng cơ quan chức năng có quyền yêu cầu tuân thủ luật giao thông và bản thân mỗi người tham gia giao thông nhận thấy nghĩa vụ phải chấp hành luật giao thông, mà theo họ, điều đó là cần thiết, chính đáng, hợp pháp và hợp đạo đức. Theo đó, thanh niên cần nhận thức về sự cần thiết phải chấp hành luật giao thông đường bộ qua các chỉ báo cơ bản sau đây:

- + Để đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản cho người tham gia giao thông;
 - + Để đảm bảo giao thông thông suốt, trật tự, hiệu quả;
 - + Để giảm thiểu thiệt hại về kinh tế - xã hội cho đất nước;
 - + Để xây dựng văn hóa giao thông;
 - + Để thực hiện nghĩa vụ, trách nhiệm của công dân với nhà nước và xã hội.
- Nhận thức của thanh niên về những quy định của luật giao thông đường bộ:

Các quan hệ xã hội trong lĩnh vực giao thông đường bộ nói chung và hành vi tham gia giao thông đường bộ nói riêng ngày càng được điều chỉnh chặt chẽ, nghiêm khắc bởi pháp luật, đòi hỏi người tham gia giao thông phải nhận thức đầy đủ, đúng đắn về nó nếu muốn chủ động thực hiện hành vi chấp hành luật. Trong luận án này, chúng tôi chỉ tập trung nghiên cứu năm hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên được quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Do đó, nghiên cứu nhận thức của thanh niên về các quy định của luật giao thông đường bộ, chúng tôi cũng chỉ nghiên cứu nhận thức của họ về quy định của luật giao thông đường bộ đối với năm hành vi đó, cụ thể là:

- + Nhận thức của thanh niên về quy định đội mũ bảo hiểm;
- + Nhận thức của thanh niên về quy định tốc độ;
- + Nhận thức của thanh niên về quy định sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe (trừ thiết bị trợ thính);

- + Nhận thức của thanh niên về quy định chấp hành tín hiệu đèn giao thông;
- + Nhận thức của thanh niên về chuyển hướng xe.

- Nhận thức của thanh niên về tình huống giao thông trong quá trình tham gia giao thông đường bộ:

Hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên cần phải được xem xét trong những tình huống giao thông cụ thể. Đã có một số nghiên cứu đáng tin cậy về nhận thức tình huống giao thông. Nhưng phổ biến hơn cả là mô hình nhận thức tình huống của Endsley. Mô hình này được áp dụng rộng rãi không chỉ trong giao thông đường không, mà còn trong các công trình nghiên cứu về tình huống giao thông đường bộ.

Theo Endsley (2000), nhận thức về ý nghĩa của thông tin trong mỗi tình huống là một quá trình tâm lí gồm ba cấp độ liên tiếp [88]:

Cấp độ 1 (Level 1): nhận thức các đối tượng trong môi trường xung quanh;

Cấp độ 2 (Level 2): đánh giá mối quan hệ giữa các đối tượng; hiểu ý nghĩa của tình huống trong những khoảng thời gian nhất định;

Cấp độ 3 (Level 3): dự liệu trạng thái tiếp theo của các đối tượng.

Từ nhận thức đó, chủ thể ra quyết định và thực hiện hành động theo quyết định của mình. Quá trình ấy lặp đi lặp lại liên tục trong suốt quá trình tham gia giao thông của chủ thể. Việc nhận thức cả ba cấp độ có thể diễn ra rất nhanh, thậm chí gần như nhận thức đồng thời với nhau.

Từ mô hình trên trên, với điều kiện thực tế của giao thông ở Việt Nam, chúng tôi cho rằng, nhận thức của thanh niên về tình huống giao thông khi lái xe máy tham gia giao thông bao gồm:

Ở *cấp độ 1*, thanh niên nhận thức về các đối tượng trong môi trường giao thông xung quanh mà họ đang tham gia, gồm nhận thức về:

- + Hệ thống báo hiệu đường bộ gồm hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, tín hiệu đèn giao thông, biển báo hiệu, vạch kẻ đường, cọc tiêu hoặc tường bảo vệ, hàng rào chắn;

- + Phương tiện và trạng thái vận động của phương tiện bản thân đang điều khiển;

- + Phương tiện và trạng thái vận động của phương tiện, người tham gia giao thông khác xung quanh;

- + Trạng thái vận động của dòng giao thông (nhanh, thông thoáng; chậm, ùn tắc,...);

+ Hệ thống kiểm soát giao thông: camera giao thông, thiết bị bắn tốc độ, cảnh sát giao thông,...

+ Điều kiện đường sá (mặt đường, các chướng ngại vật ...);

+ Điều kiện khác: không gian, thời gian, thời tiết,...

Ở cấp độ 2: thanh niên nhận thức ý nghĩa của các đối tượng trên trong mối tương quan với phương tiện của bản thân đang điều khiển.

Ở cấp độ 3: trên cơ sở nhận thức đối tượng, ý nghĩa và mối tương quan giữa các đối tượng tại thời điểm nhất định, thanh niên dự báo được trạng thái tiếp theo của các phương tiện và dòng giao thông.

(ii) *Nhận thức của thanh niên về vi phạm luật giao thông đường bộ*

- Nhận thức về hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ:

Căn cứ vào luật giao thông đường bộ hiện hành và thực tế tai nạn giao thông Việt Nam, có thể phân loại các hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ bao gồm:

+ Hậu quả về pháp lý: bị xử phạt vi phạm hành chính (bằng tiền và các hình thức xử phạt bổ sung); bị cơ quan hoặc nhà trường kỷ luật; xử lý hình sự.

+ Hậu quả về sức khỏe, tâm lý: bị thương vong và các hệ lụy tâm lý phát sinh.

+ Hậu quả về kinh tế: mất tiền nộp phạt, đền bù thiệt hại do bản thân gây ra, chi phí chữa trị; mất việc làm hoặc giảm khả năng làm việc, giảm thu nhập;...

+ Hậu quả về xã hội: gây thiệt hại đối với gia đình, gây thương tích cho người khác, ảnh hưởng đến xây dựng văn hóa giao thông,...

- Nhận thức của thanh niên về nguy hiểm, rủi ro khi thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ:

Trong quá trình nhận thức tình huống giao thông, chủ thể tham gia giao thông cũng nhận thức những rủi ro có thể xảy đến với bản thân và phương tiện của mình. Armsby, Boyle and Wright (1989) cho rằng: rủi ro (risk) có thể được định nghĩa là "mức độ nguy hiểm (danger) liên kết với một nguy cơ (hazard), được chủ thể nhận thức" [Dẫn theo 188]. Deery (1999) cho rằng, nhận thức rủi ro liên quan đến "kinh nghiệm chủ quan về rủi ro trong mối nguy hiểm giao thông tiềm năng" [82, tr.226]. Dù chưa có sự thống nhất chi tiết về khái niệm, nhưng các định nghĩa đều thống nhất, rủi ro có hai đặc điểm: sự không chắc chắn và để lại hậu quả [98, tr.5].

Theo sự phân biệt giữa nguy cơ như một nguyên nhân và rủi ro như là một hậu quả tiềm năng, Grayson và cộng sự (2003) đề xuất một "mô hình ứng phó với

nguy cơ" trong khuôn khổ các hoạt động lái xe. Các nguyên tắc cơ bản của mô hình này là "trình điều khiển khác nhau về trách nhiệm tai nạn bởi vì chúng khác nhau ở mức độ cá nhân; đó là, họ có sự khác biệt trong khả năng của mình để phát hiện và nhận ra mỗi nguy hiểm tiềm năng, và trong khả năng của mình để đáp ứng một cách thích hợp với những mối nguy hiểm" [93]. Các mô hình ứng phó với nguy cơ bao gồm bốn thành phần: (1) Phát hiện mối nguy hiểm (Hazard Detection): nhận thức rằng một mối nguy hiểm xảy ra trên đường); (2) Thẩm định mối đe dọa (Threat Appraisal): tức là đánh giá xem các mối nguy hiểm là đủ quan trọng để yêu cầu một phản ứng từ người lái xe; (3) Lựa chọn hành động (Action Selection): ra quyết định giai đoạn để chọn một đáp ứng thích nghi; (4) Thực hiện hành động (Implementation): đó là hành động lái xe giai đoạn thực hiện.

Nhận thức rủi ro như là kết quả của hai quá trình bổ sung cho nhau: *một là* quá trình nhận thức để phát hiện nguy hiểm, có liên quan đến nhận thức sự kiện bên ngoài và phân loại mức độ nguy cơ của chúng; *hai là* quá trình nhận thức đánh giá, giải quyết tình huống về mức độ nguy hiểm của mối đe dọa đó đối với sự an toàn của bản thân và sự tự đánh giá khả năng của mình để quản lý rủi ro và tránh những hậu quả tiêu cực của sự va chạm. Hành vi lái xe thông thường được đưa ra dựa trên nhận thức về đặc điểm của tình huống giao thông. Người tham gia giao thông luôn mặc định hành vi né tránh những gì gây cảm giác sợ hãi, mất an toàn trong lúc tham gia giao thông. Tai nạn xảy ra chủ yếu do người lái xe không nhận thức được hoặc không đánh giá đúng mức độ nguy hiểm, rủi ro của tình huống giao thông mà họ đang tham gia. Tuy nhiên, bên cạnh đó, có những người lái xe có nhu cầu tìm kiếm rủi ro và mạo hiểm, dẫn tới nhu cầu thực hiện hành vi lái xe nhanh và nguy hiểm. Để tránh xung đột giữa hai nhu cầu trên, họ tránh suy nghĩ về khả năng tai nạn. Nói cách khác, nhận thức về rủi ro của họ được đặt ở mức thấp [69, tr.13-14].

Báo cáo thực trạng toàn cầu về an toàn giao thông đường bộ của WHO năm 2015 khẳng định rằng: có bằng chứng mạnh mẽ cho thấy khía cạnh tích cực của luật giao thông đối với những yếu tố rủi ro có thể làm giảm những vụ va chạm, số người bị thương và bị chết [184, tr.18].

Như vậy, trong quá trình tham gia giao thông đường bộ, người tham gia giao thông nói chung, thanh niên nói riêng vừa nhận thức các yếu tố, cấp độ của mỗi tình huống giao thông, vừa nhận thức những nguy hiểm, rủi ro có thể xảy ra đối với bản thân trong tình huống đó. Các quy định của luật giao thông cũng

nhằm giảm thiểu những nguy hiểm, rủi ro đối với người và phương tiện tham gia giao thông. Vì thế, nếu người tham gia giao thông chấp hành luật giao thông sẽ giảm thiểu nguy hiểm, rủi ro cho bản thân và người khác. Tuy nhiên, nhận thức về quy định của luật giao thông đường bộ và nhận thức mức độ nguy hiểm, rủi ro của mỗi chủ thể có sự khác nhau. Từ những chỉ dẫn trên đây, trong luận án này, chúng tôi tập trung vào nghiên cứu nhận thức của thanh niên đối với những nguy hiểm, rủi ro về pháp lí (bị phát hiện, xử phạt bởi cơ quan chức năng) và rủi ro va chạm nếu thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ.

** Khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên:*

Kế thừa hợp lí các kết quả nghiên cứu của một số nhà tâm lí học giao thông được trình bày tại phần tổng quan, như: Parker và cộng sự, Elawad và cộng sự, Iversen và Rundmo, Eiksund, Stanton và Salmon, Weissenfeld, Baldock và Hutchinson,..., chúng tôi nghiên cứu khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, gồm: (i) Thái độ đối với luật giao thông đường bộ; (ii) Thái độ đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ.

(i) Thái độ đối với luật giao thông đường bộ:

- Thể hiện sự đồng tình hoặc không đồng tình đối với những quy định của luật giao thông đường bộ; sẵn sàng hoặc không sẵn sàng thực hiện hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ trong quá trình tham gia giao thông của thanh niên. Trong luận án này, chúng tôi nghiên cứu thái độ của thanh niên qua các chỉ báo:

+ Sự đồng tình hoặc không đồng tình, sẵn sàng hoặc không sẵn sàng thực hiện quy định về đội mũ bảo hiểm, cụ thể là: (1) Đội mũ bảo hiểm là bắt buộc đối với người ngồi trên xe máy; (2) Mũ bảo hiểm phải đảm bảo quy chuẩn theo quy định kỹ thuật của cơ quan có thẩm quyền; (3) Đội mũ bảo hiểm phải đúng quy cách theo hướng dẫn bằng văn bản của cơ quan có thẩm quyền.

+ Sự đồng tình hoặc không đồng tình, sẵn sàng hoặc không sẵn sàng thực hiện quy định về tốc độ, cụ thể là: (1) Tốc độ tối đa cho phép đối với xe máy đi trong khu vực đông dân cư là 40 km/h; (2) Tốc độ tối đa cho phép đối với xe máy đi ngoài khu vực đông dân cư là 60 km/h; (3) Người lái xe máy phải điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông; (4) Người lái xe máy phải giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa

cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định.

+ Sự đồng tình hoặc không đồng tình, sẵn sàng hoặc không sẵn sàng thực hiện quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) khi lái xe, cụ thể là: (1) Người đang lái xe máy không được sử dụng điện thoại di động (gọi điện, nghe điện, nhắn tin, đọc tin nhắn,..); (2) Người đang lái xe máy không được sử dụng thiết bị âm thanh (sử dụng tai nghe radio, nghe nhạc,...), trừ thiết bị trợ thính.

+ Sự đồng tình hoặc không đồng tình, sẵn sàng hoặc không sẵn sàng thực hiện quy định về chấp hành tín hiệu đèn giao thông, cụ thể là: (1) Tín hiệu đèn vàng: phải dừng lại trước vạch dừng, trừ khi đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp; (2) Tín hiệu đèn vàng nhấp nháy: được đi nhưng phải giảm tốc độ, chú ý quan sát và nhường đường theo quy định; (3) Tín hiệu đèn đỏ: cấm đi.

+ Sự đồng tình hoặc không đồng tình, sẵn sàng hoặc không sẵn sàng thực hiện quy định về chuyển hướng xe, cụ thể là: (1) Khi chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ; (2) Khi chuyển hướng xe phải giảm tốc độ; (3) Khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định; (4) Chuyển hướng xe phải đảm bảo an toàn và không gây trở ngại; (5) Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường.

- Thể hiện mức độ tích cực của thanh niên trong việc tìm hiểu, cập nhật các quy định của chuẩn mực pháp luật cũng như vấn đề an toàn giao thông đường bộ thể hiện qua các chỉ báo: (1) Sự quan tâm tìm hiểu và cập nhật những quy định mới của luật giao thông đường bộ; (2) Sự quan tâm đến những thông tin về an toàn giao thông trên các phương tiện thông tin đại chúng; (3) Muốn tìm hiểu và tham gia vào các hoạt động nâng cao kỹ năng lái xe máy an toàn; (4) Muốn tham gia vào các hoạt động xây dựng văn hóa giao thông; (5) Khi tham gia giao thông, mong muốn chấp hành nghiêm chỉnh luật giao thông đường bộ, không cố tình vi phạm.

(ii) *Thái độ của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ*: Thể hiện thái độ ủng hộ, chấp nhận hoặc không ủng hộ, không chấp nhận của thanh niên đối với những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông, cụ thể là đối với năm hành vi được nghiên cứu:

- Sự ủng hộ, chấp nhận hoặc không ủng hộ, không chấp nhận của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông về đội mũ bảo hiểm, cụ thể là: (1) Không đội mũ bảo hiểm; (2) Đội mũ bảo hiểm kém chất lượng; (3) Đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy định.

- Sự ủng hộ, chấp nhận hoặc không ủng hộ, không chấp nhận của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông về tốc độ, cụ thể là: (1) Lái xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 5 km/h đến dưới 10 km/h; (2) Lái xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 10 km/h đến 20 km/h; (3) Lái xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép trên 20 km/h.

- Sự ủng hộ, chấp nhận hoặc không ủng hộ, không chấp nhận của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông khi vừa sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh vừa lái xe máy (trừ thiết bị trợ thính), cụ thể là: (1) Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để gọi, nghe điện thoại; (2) Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để nhắn tin, đọc tin nhắn; (3) Vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, nghe radio,...

- Sự ủng hộ, chấp nhận hoặc không ủng hộ, không chấp nhận của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông về tín hiệu đèn giao thông, cụ thể là: (1) Tăng tốc vượt qua đèn vàng; (2) Vượt đèn đỏ.

- Sự ủng hộ, chấp nhận hoặc không ủng hộ, không chấp nhận của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông về chuyển hướng xe, cụ thể là: (1) Chuyển hướng đột ngột hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ; (2) Chuyển hướng xe không giảm tốc độ; (3) Chuyển hướng xe không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định.

** Khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên:*

Khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ được nhiều nhà tâm lý học giao thông nghiên cứu. Ngoài vận dụng các mô hình, lý thuyết về động cơ hành vi tham gia giao thông của Rogers, Wilde, Näätänen và Summala, Fuller, Molen và Botticher, tác giả luận án còn kế thừa kết quả nghiên cứu đáng tin cậy của các tác giả: Tyler, Kelman, Parker, Jevtic và cộng sự để nghiên cứu khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

Tyler (1990) nghiên cứu và thấy rằng có hai xu hướng chấp hành luật giao thông đường bộ: Theo hướng tiếp cận công cụ, con người chịu sự chi phối của lợi ích, thiệt hại và trừng phạt tương ứng với hành vi chấp hành luật hay vi phạm luật của họ. Do đó, tăng cường mức độ và tính nghiêm khắc của hình phạt sẽ làm tăng mức độ chấp hành luật giao thông. Ngược lại, hướng tiếp cận chuẩn mực cho rằng việc chấp hành luật phản ánh nghĩa vụ của con người, những gì mà người tham gia giao thông cho rằng họ buộc phải thực hiện bất kể điều kiện hoàn cảnh như thế nào. Những nghĩa vụ này chính là một loại giá trị gắn liền với động cơ hành động. Giá trị khiến cho hành vi mang tính ổn định, không chịu sự chi phối của hoàn cảnh hay thời gian, khác với hành vi công cụ chịu sự chi phối của đánh giá cá nhân về lợi ích và thiệt hại của hành vi trong một hoàn cảnh cụ thể [171].

Kelman (1961) cũng từng phân biệt giữa động cơ công cụ và động cơ chuẩn mực trong mối quan hệ với thái độ, thấy rằng: Cả hai loại động cơ này đều dẫn tới hành vi chấp hành luật và sự thay đổi trong thái độ, nhưng động cơ công cụ chỉ dẫn tới thay đổi bề mặt, thay đổi ít, còn động cơ chuẩn mực thể hiện sự nội tại hoá những thay đổi về thái độ, tức là mức độ thay đổi sâu sắc nhất của thái độ [109].

Parker và cộng sự (1995) suy luận: việc vi phạm luật giao thông được cho là đối lập với hai động cơ cơ bản của con người. Động cơ thứ nhất là động cơ giữ an toàn cho bản thân, vốn được Maslow (1954) coi là một động cơ cơ bản của con người. Hành vi phạm luật giao thông là hành vi nguy hiểm, có liên hệ mật thiết với tần suất xảy ra tai nạn [138]. Động cơ thứ hai là động cơ duy trì hình ảnh tích cực về bản thân (Teaser, 2001) [167]. Đây chính là lý do vì sao người phạm luật thường cho rằng: lỗi của mình là do hoàn cảnh nhưng lỗi của người khác là do bản chất của họ.

Nghiên cứu của Jevtic và cộng sự (2012) lưu ý rằng: mục đích của việc sử dụng một chiếc xe tham gia giao thông không phải là chỉ là vận chuyển. Ngoài động cơ đạt tới điểm đến của hành trình, các động cơ trong giao thông cũng có thể là niềm vui của lái xe nhanh, gây ấn tượng với người khác, tự khẳng định mình, một cảm giác quyền lực và kiểm soát những người khác. Những động cơ đó thường được gọi là *động cơ tăng cường* (Extra motives) [106]. Các yếu tố động cơ có thể ảnh hưởng đáng kể đến quyết định và hành động trong khi lái xe, và rất có khả năng rằng một số động cơ được kết hợp với lái xe tăng tốc và vui vẻ, cũng như gây ấn tượng với người khác, có thể liên quan chủ yếu với việc tăng nguy cơ tham gia giao thông.

Từ những kết quả nghiên cứu trên đây, chúng tôi thống nhất rằng, động cơ của hành vi chấp hành và hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông bao gồm:

- Động cơ công cụ (Instrumental Motivation):

Theo hướng tiếp cận động cơ công cụ, động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông được biểu hiện trong những tình huống giao thông cụ thể, chịu sự chi phối của nhận thức, đánh giá, cân nhắc về lợi ích và thiệt hại, rủi ro của cá nhân. Người tham gia giao thông sẽ quyết định hành động khi thấy lợi ích nhiều hơn hoặc tránh được thiệt hại, rủi ro. Động cơ này khiến họ quyết định thực hiện cả hành vi chấp hành và hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ.

- Động cơ chuẩn mực (Normative Motivation):

Theo hướng tiếp cận động cơ chuẩn mực, động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông phản ánh sự nhận thức về nhu cầu chấp hành luật giao thông đường bộ của họ. Họ nhận thức rằng, bản thân phải có nghĩa vụ chấp hành mọi quy định của luật giao thông đường bộ cũng như tin rằng việc thực thi luật giao thông của cơ quan chức năng trong mọi tình huống là chính đáng. Động cơ chuẩn mực khiến cho hành vi của người tham gia giao thông mang tính ổn định, không chịu sự chi phối của tình huống giao thông. Động cơ chuẩn mực thể hiện sự nội tại hoá những thay đổi về thái độ, đó là mức độ thay đổi sâu sắc nhất của thái độ.

- Động cơ tăng cường (Extra Motives):

Động cơ tăng cường có thể gồm: động cơ muốn gây ấn tượng với người khác (impress others); động cơ tự thể hiện (self-presentation); động cơ tự khẳng định (self-affirmation);...Mức độ biểu hiện các động cơ trên có thể khiến người tham gia giao thông thực hiện cả hành vi chấp hành hoặc vi phạm luật giao thông đường bộ.

Kế thừa các nghiên cứu trên đây và ở phần tổng quan cùng với kết quả điều tra thử trên thanh niên, chúng tôi cho rằng, biểu hiện động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên bao gồm:

(i) Động cơ của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ, gồm:

- Động cơ bảo vệ an toàn tính mạng, tài sản của bản thân;
- Động cơ sợ bị xử phạt;
- Động cơ sợ bị kỷ luật; trách mắng;

- Động cơ tự nguyện, tự giác chấp hành pháp luật giao thông;
- Động cơ tự khẳng định, thể hiện bản thân (theo hướng tích cực, phù hợp với chuẩn mực xã hội).

(ii) Động cơ của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ, gồm:

- Động cơ muốn đến đích nhanh hơn;
- Động cơ tìm kiếm cảm giác;
- Động cơ tự khẳng định, thể hiện bản thân (theo hướng tiêu cực, không phù hợp với chuẩn mực xã hội);
- Động cơ coi thường pháp luật;
- Động cơ tránh những điều kiện bất lợi, như: thời tiết xấu, dòng xe đang ùn tắc, những điều kiện bất lợi khác.

** Khía cạnh hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên:*

Dưới góc độ pháp luật, hành động bên ngoài là căn cứ chủ yếu để xác định hành vi chấp hành hoặc hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ. Kế thừa lí thuyết hành vi có vấn đề của Jessor và kết quả hướng nghiên cứu thực tiễn của các tác giả MacMilan, Rothengatter, Laapotti và cộng sự, Trịnh Tú Anh và Võ Thị Thúy An,... chúng tôi tập trung nghiên cứu khía cạnh hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, gồm: (i) Hành động chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên; và (ii) Hành động vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên.

(i) Hành động chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên:

- Thể hiện ở hành động chấp hành các quy định của Luật Giao thông đường bộ và các văn bản liên quan:

Khía cạnh hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông nói chung (trong đó có thanh niên) rất phong phú và đa dạng. Tại thời điểm tiến hành nghiên cứu, các hành động được đánh giá dựa trên quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 [35]; Nghị định số 171/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 của Chính phủ Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt [9] và các văn bản có liên quan. Cụ thể, chúng tôi tập trung nghiên cứu hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên biểu hiện qua những hành động sau đây:

- + Hành động chấp hành quy định về đội mũ bảo hiểm khi lái xe máy:

Báo cáo thực trạng toàn cầu về an toàn giao thông năm 2013 của Tổ chức Y tế thế giới (WHO) đã chỉ ra rằng: có sự gia tăng nhanh chóng số lượng xe hai bánh gắn động cơ ở các quốc gia, kéo theo sự gia tăng số lượng người bị thương và tử vong ở những người tham gia giao thông. Đội mũ bảo hiểm đúng quy cách, chất lượng tốt sẽ giảm 40% nguy cơ tử vong và giảm hơn 70% nguy cơ chấn thương nghiêm trọng [183].

Nhận thức được những rủi ro từ việc không đội mũ bảo hiểm khi lái xe máy, Khoản 2, Điều 30 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 của Việt Nam đã quy định: “*Người điều khiển, người ngồi trên xe máy hai bánh, xe máy ba bánh, xe gắn máy phải đội mũ bảo hiểm có cài quai đúng quy cách*”[35]. Nếu vi phạm sẽ bị xử phạt hành chính từ 100.000đ – 200.000đ [34]. Chất lượng mũ và việc cài quai mũ phải theo quy định tại Thông tư liên tịch số 06/2013/TTLT-BKHCN-BCT-BCA-BGTVT ngày 28/02/2013, *Quy định về sản xuất, nhập khẩu, kinh doanh và sử dụng mũ bảo hiểm cho người đi xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp máy* giữa Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Công Thương, Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải [6].

+ Hành động chấp hành quy định về tốc độ đối với xe máy:

Nhiều nghiên cứu cho thấy, tốc độ là một trong những yếu tố thường xuyên nhất tham gia vào các vụ tai nạn xe máy. Có bằng chứng cho thấy người đi xe máy thường đi nhanh hơn xe ô tô (Horswill, 2001; Horswill và Helman, 2003) [99], [100] và những lái xe trẻ tuổi thường đi nhanh hơn những lái xe lớn tuổi (Stradling, Meadows và Beatty, 2004) [163]. Haworth, Smith và cộng sự (1997) đã nghiên cứu 222 tai nạn xe máy ở tiểu bang Victoria (Úc) giữa tháng 11 năm 1995 và tháng Giêng năm 1997. Có khoảng 80% các tai nạn xảy ra ở đô thị và 49% tai nạn xảy ra tại một ngã tư. Vượt quá tốc độ được coi là một yếu tố góp phần gây ra 35% vụ tự gây tai nạn và 17% tai nạn giữa nhiều phương tiện. Nghiên cứu cho thấy: vượt quá tốc độ cộng với vị trí không phù hợp, phanh không hiệu quả và lỗi của người lái đã gây ra tai nạn [96].

Ở Việt Nam, theo số liệu thống kê của Cục Cảnh sát giao thông – Bộ Công an năm 2014, vượt quá tốc độ là nguyên nhân gây ra 30,9 % các vụ tai nạn giao thông thông ở nông thôn.

Lái xe máy với tốc độ cao chứa đựng rất nhiều rủi ro, khi đó người lái xe có ít thời gian hơn để nhận ra và phản ứng với các mối nguy hiểm, rủi ro trên đường; thời gian dừng sau khi phanh lâu hơn; giảm khả năng đánh giá tốc độ và

thời gian va chạm của người tham gia giao thông khác, do đó giảm khả năng tránh va chạm của họ; tăng khả năng mắt kiểm soát xe của người lái xe;...

Chính vì vậy, luật giao thông đường bộ ở Việt Nam đã đặt ra giới hạn tốc độ tối đa cho phép đối với xe cơ giới nói chung và xe máy nói riêng tại Thông tư số 13/2009/TT-BGTVT ngày 17 tháng 07 năm 2009 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về tốc độ và khoảng cách của xe cơ giới xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ. Nếu vi phạm, tùy theo mức độ sẽ bị xử phạt theo quy định tại Điều 6, Nghị định số 171/2013/NĐ-CP của Chính phủ, ngày 13 tháng 11 năm 2013 Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, cụ thể là: Phạt tiền từ 100.000đ đến 200.000đ đối với hành vi lái xe máy chạy quá tốc độ quy định từ 5 km/h đến dưới 10 km/h (theo Điểm c, Khoản 3); Phạt tiền từ 500.000đ đến 1.000.000đ đối với hành vi lái xe máy chạy quá tốc độ quy định từ 10 km/h đến 20 km/h (theo Điểm a, Khoản 5); Phạt tiền từ 2.000.000đ đến 3.000.000đ, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 1 đến 2 tháng đối với hành vi lái xe máy chạy quá tốc độ quy định trên 20 km/h (theo Điểm đ, Khoản 6).

+ Hành động chấp hành quy định về sử dụng điện thoại và thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính):

Nhiều nghiên cứu đã nhấn mạnh nguy cơ tai nạn liên quan đến sử dụng điện thoại di động trong khi lái xe. McKnight và McKnight (1993) nghiên cứu và chỉ ra rằng: sử dụng điện thoại di động trong khi lái xe làm giảm khả năng nhận thức tình huống giao thông và các mối nguy hiểm trên đường bộ [125]; nó cũng có thể ảnh hưởng đến thời gian phản ứng của lái xe (Caird và cộng sự, 2008) [75]. Vì thế, hầu hết các nước, việc sử dụng điện thoại di động trong khi lái xe ô tô hoặc xe máy là bất hợp pháp (OECD/ ITF, 2014) [135].

Ở Việt Nam, người lái xe máy không được phép sử dụng điện thoại di động và thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính). Nếu vi phạm sẽ bị xử phạt theo Điểm h, Khoản 1, Điều 6 Nghị định số 171/2013/NĐ-CP ngày 13 tháng 11 năm 2013 của Chính phủ Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, với mức phạt từ 60.000đ – 80.000đ.

+ Hành động chấp hành tín hiệu đèn giao thông:

Về vấn đề này, Kraus và Quiroga (2004) đã từng báo cáo về xu hướng vượt đèn đỏ ở Texas (Mỹ) và thấy rằng nhóm lái xe lớn tuổi hơn vượt đèn đỏ ít hơn đáng kể so với nhóm lái xe trẻ tuổi [111].

Yang và Najm (2006) trình bày kết quả của mối quan hệ giữa vượt đèn đỏ và các yếu tố liên quan từ một phân tích khoảng 47.000 hồ sơ vi phạm tín hiệu đèn đỏ thu thập từ 11 nút giao thông trong thành phố Sacramento, California (Mỹ) từ giữa tháng 5 năm 1999 đến tháng 6 năm 2003. Họ thấy rằng những lái xe trẻ dưới 30 tuổi vượt đèn đỏ nhiều hơn so với lái xe ở các nhóm tuổi khác [187].

So sánh giới tính của lái xe cho thấy có sự khác biệt. Retting và cộng sự (1999) báo cáo rằng lái xe là nam giới vượt đèn đỏ nhiều hơn nữ giới [146]. Đến năm 2008, Retting và cộng sự đã đánh giá các tác động cộng dồn thời gian đèn vàng và đèn đỏ, kết quả cho thấy việc tăng thời gian đèn vàng đã làm giảm tới 36% những vi phạm đèn đỏ. Từ đó, nhóm nghiên cứu khuyến nghị rằng, thời gian đèn vàng nên ở mức đầy đủ; nếu không, nó có thể làm tăng khả năng vượt đèn đỏ [145]. Cụ thể, kết quả từ một nghiên cứu được thực hiện bởi Brewer và cộng sự (2002) chỉ ra rằng tần số của hành vi vượt đèn đỏ tăng khi khoảng thời gian đèn vàng ít hơn 3,5 giây [71].

Nghiên cứu của Law, Xu và Umar (2003) ở Malaixia chỉ ra rằng khoảng 6% tai nạn đối với người đi xe máy xảy ra ở nút giao có tín hiệu đèn giao thông [165].

Ở Việt Nam, người tham gia giao thông nói chung và người lái xe máy nói riêng phải chấp hành nghiêm chỉnh quy định của luật giao thông đường bộ về tín hiệu đèn giao thông. Theo đó, người lái xe máy phải dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn vàng, trừ khi đã đi quá vạch dừng; dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn đỏ. Nếu vi phạm sẽ bị xử phạt theo quy định tại Điểm c, Khoản 4, Điều 6 Nghị định số 171/2013/NĐ-CP ngày 13 tháng 11 năm 2013 của Chính phủ Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, với mức phạt từ 200.000đ – 400.000đ đối với hành động: “Khi tín hiệu đèn giao thông đã chuyển sang màu đỏ nhưng không dừng lại trước vạch dừng mà vẫn tiếp tục đi, trừ trường hợp đã đi quá vạch dừng trước khi tín hiệu đèn giao thông chuyển sang màu vàng”.

+ Hành động chấp hành quy định về chuyển hướng xe:

Chuyển hướng xe là một trong những hành động thường xuyên của người lái xe máy khi tham gia giao thông. Đây là hành động chứa nhiều rủi ro, vì thế, luật giao thông đường bộ ở Việt Nam quy định rất chi tiết về hành động này. Hành động chấp hành quy định về chuyển hướng xe của người lái xe máy bao gồm: Có tín hiệu báo trước hướng rẽ; Không chuyển hướng đột ngột; Giảm tốc độ khi chuyển hướng; Nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định; Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho

người, phương tiện khác; Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường.

Nếu vi phạm quy định về chuyển hướng xe, người lái xe máy sẽ bị xử phạt hành chính Điều 6 Nghị định số 171/2013/NĐ-CP, ngày 13 tháng 11 năm 2013 của Chính phủ Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, với mức phạt tiền từ 60.000 đồng đến 400.000 đồng.

- Thể hiện ở hành động chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe của cơ quan chức năng và hình thức xử phạt nếu bản thân vi phạm luật giao thông đường bộ; đồng thời, góp ý, nhắc nhở, can ngăn những người vi phạm luật giao thông đường bộ.

(ii) Hành động vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên:

- Thể hiện ở hành động vi phạm các quy định của Luật Giao thông đường bộ và các văn bản liên quan, cụ thể là thanh niên vi phạm các quy định về đội mũ bảo hiểm, tốc độ, sử dụng điện thoại và thiết bị âm thanh, tín hiệu đèn giao thông và chuyển hướng xe.

- Thể hiện ở hành động không chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe của cơ quan chức năng và hình thức xử phạt nếu bản thân vi phạm luật giao thông đường bộ, cụ thể là: (1) Tìm cách tránh né để không bị lực lượng chức năng bắt phạt; (2) Dừng xe và tìm cách xin xỏ để không bị phạt; (3) Chối cãi, không chấp hành các hình thức xử lý của lực lượng chức năng;... Bên cạnh đó, khi thấy người khác vi phạm luật giao thông đường bộ, không có hành động nào để ngăn chặn, góp ý, nhắc nhở,...

2.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

Căn cứ mô hình học tập xã hội của Bandura, Livingstone (2011) xác định 4 nhóm yếu tố ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ [117]:

Một là, nhóm yếu tố cá nhân, bao gồm:

- Yếu tố nhân khẩu học: giới tính, tuổi tác, trình độ học vấn, thu nhập, kinh nghiệm tai nạn khi thực hiện những hành vi vi phạm, kinh nghiệm lái xe,..v.v.

- Yếu tố tâm lí: niềm tin vào khả năng lái xe và xử lý tình huống của bản thân; cảm giác và tìm kiếm cảm giác; niềm tin pháp luật (sự chắc chắn và nhanh chóng bị phạt nếu vi phạm luật giao thông); kinh nghiệm bị xử phạt đối với người khác và cá nhân; kiến thức pháp luật.

Hai là, yếu tố xã hội, bao gồm:

- Sự tạo điều kiện thuận lợi hoặc gây ức chế khi có sự hiện diện của người khác, chẳng hạn như lái xe tốc độ cao khi đi với bạn bè; đi chậm nếu đi với phụ nữ nhiều tuổi,...

- Áp lực xã hội: áp lực từ phía bạn bè, gia đình, v.v.
- Thái độ của cộng đồng, hành vi của những người tham gia giao thông khác (nhiều người cũng có hành vi tương tự).

Ba là, yếu tố pháp luật, bao gồm:

- Tính chính đáng, sự đúng đắn, phù hợp của luật giao thông và cảnh sát giao thông;

- Công tác phát hiện và xử phạt người vi phạm luật giao thông;

- Mức độ nặng, nhẹ của hình phạt.

Bốn là, yếu tố tình huống, bao gồm:

- Hành vi của người tham gia giao thông khác trong tình huống cụ thể;
- Mật độ giao thông;
- Điều kiện đường sá; địa bàn (nông thôn, thành thị, bao gồm cả điều kiện phương tiện thay thế (có hay không có; giá cả rẻ hay đắt)).
- Điều kiện tự nhiên như: thời tiết; ánh sáng; ...

Trong điều kiện giới hạn của nghiên cứu, khách thể nghiên cứu và đặc điểm văn hóa giao thông Việt Nam, kế thừa các nghiên cứu ở phần tổng quan và quan điểm trên của Livingstone, chúng tôi cho rằng có hai nhóm yếu tố ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, bao gồm: nhóm các yếu tố chủ quan và nhóm các yếu tố khách quan. Trong đó, chúng tôi tập trung vào các yếu tố chủ yếu sau:

2.3.1. Các yếu tố chủ quan

2.3.1.1. Các yếu tố nhân khẩu học

* Yếu tố giới tính:

Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng, có sự khác biệt khá rõ nét về giới tính thể hiện qua các mặt biểu hiện của hành vi tham gia giao thông đường bộ.

Storie (1977) khẳng định rằng nam giới có nguy cơ gặp tai nạn cao hơn nữ giới do nguyên nhân tốc độ, trong khi nữ giới lại có nguy cơ gặp tai nạn cao hơn nam giới do sai sót trong nhận thức, phán đoán ở các tình huống giao thông [162]. Một nghiên cứu của Yagil (1998) ở Israel tiến hành trên sinh viên đại học cho thấy, nữ sinh viên có ý thức mạnh mẽ hơn về nghĩa vụ phải tuân thủ luật giao thông. Nữ giới cũng có thái độ tích cực đối với các quy định của luật giao thông, từ đó dẫn đến hành động có trách nhiệm trong việc tuân thủ luật giao thông hơn nam giới, kể cả trong những tình huống mà nguy cơ không tuân thủ từ người tham gia giao thông là rất cao. Trong

khi đó, nam giới có xu hướng đánh giá cao khả năng lái xe của họ và cảm thấy tự tin hơn nữ giới trong việc chấp hành một cách có lựa chọn những quy định của luật giao thông. Đặc biệt nam sinh viên có xu hướng đánh giá tiêu cực về luật giao thông và đánh giá thấp rủi ro của hành vi vi phạm luật giao thông [186].

Chipman và cộng sự (1992) chỉ ra rằng, cứ mỗi 1.000 lái xe ô tô gặp tai nạn giao thông, thì tỉ lệ nam giới cao hơn gấp đôi so với nữ giới [81]. Norris và cộng sự (2000) cho rằng nam giới gặp tai nạn cao hơn nhiều lần so với nữ giới, phần lớn là do lái xe chạy tốc độ cao và ít chấp hành luật giao thông đường bộ [132].

Waylen và McKenna (2002) lưu ý rằng các mẫu tai nạn giao thông đường bộ có sự khác nhau giữa các giới tính. Nam giới có nhiều khả năng tai nạn hơn nữ giới ở các đoạn đường cong, khi trời tối hoặc khi vượt xe; trong khi đó khả năng nữ giới gặp tai nạn cao hơn nam giới ở các nút giao thông [175].

Rõ ràng, yếu tố giới tính có ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ. Việc nghiên cứu vấn đề này có ý nghĩa quan trọng trong việc đề ra những chiến dịch an toàn giao thông phù hợp đối với mỗi giới tính.

* Yếu tố kinh nghiệm:

Báo cáo “Thanh niên và an toàn giao thông” của Tổ chức Y tế thế giới (2007) chỉ ra rằng: những rủi ro khác nhau thường liên quan đến sự thiếu kinh nghiệm của các lái xe trẻ tuổi với những lí do như: họ ít có khả năng nhận thức chính xác các mối nguy hiểm hoặc khả năng kiểm soát xe và đưa ra các quyết định trên đường hạn chế [181].

Các tác giả Borowsky, Oron-Gilad và Parmet (2010) nghiên cứu trên 29 lái xe với mức độ kinh nghiệm khác nhau, trong đó, 10 lái xe ít kinh nghiệm (từ 17-18 tuổi, có kinh nghiệm lái xe trung bình 1,8 tháng), 10 lái xe có kinh nghiệm lái xe ở mức trung bình (từ 23-28 tuổi, có kinh nghiệm lái xe trung bình là 8,9 năm) và 09 lái xe giàu kinh nghiệm (lái xe taxi, từ 30-58 tuổi, có kinh nghiệm lái xe trung bình là 29,7 năm). Họ cùng được quan sát một bức ảnh về cảnh sát giao thông trong khi kết nối với hệ thống theo dõi mắt và được yêu cầu đánh giá 13 mối nguy hiểm tiềm tàng về mỗi bức ảnh. Kết quả là, lái xe có kinh nghiệm trung bình và giàu kinh nghiệm ghi nhận được nhiều mối nguy hiểm tiềm tàng hơn lái xe ít kinh nghiệm [68].

Tác giả Ali (2014) nghiên cứu hành vi lái xe của 750 thanh niên từ 18 đến 24 tuổi và kết luận rằng: kinh nghiệm lái xe có ảnh hưởng đến mức độ rủi ro khi lái xe tham gia giao thông ở thanh niên. Theo đó, 80% tai nạn xảy ra đối với thanh niên được

cấp giấy phép lái xe trong độ tuổi từ 20-24, trong khi đó, chỉ có 41% lái xe gặp tai nạn được cấp phép lái xe từ tuổi 18 [61].

Kế thừa các kết quả nghiên cứu trên, chúng tôi nghiên cứu ảnh hưởng của yếu tố kinh nghiệm tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở chỉ báo sau: (1) Kinh nghiệm lái xe, gồm: thanh niên có kinh nghiệm lái xe dưới 12 tháng và thanh niên có kinh nghiệm lái xe trên 12 tháng; (2) Kinh nghiệm tai nạn, gồm: thanh niên có kinh nghiệm tai nạn (bản thân hoặc chứng kiến người khác bị tai nạn) và thanh niên chưa có kinh nghiệm tai nạn; (3) Kinh nghiệm xử phạt, gồm: thanh niên có kinh nghiệm bị xử phạt (bản thân hoặc chứng kiến người khác bị xử phạt do vi phạm luật giao thông) và thanh niên chưa có kinh nghiệm bị xử phạt.

* Yếu tố nghề nghiệp:

Bina và cộng sự (2006), Lin và cộng sự (2003) chỉ ra rằng, nghề nghiệp là một yếu tố nhân khẩu học quan trọng giúp phân biệt các hành vi lái xe nguy hiểm, đặc biệt là ở sinh viên. Các lái xe là sinh viên có quá nhiều hành vi lái xe rủi ro và tham gia nhiều vào các vụ tai nạn giao thông, minh chứng bằng các mẫu hành vi lái xe nguy hiểm, khác với những lái xe không là sinh viên bởi lối sống của họ khác nhau [70], [116].

Các tác giả Phan Thuận và Dương Thị Ngọc Thu (2015) nghiên cứu các yếu tố tác động đến hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội của người tham gia giao thông đường bộ ở thành phố Phủ Lý, tỉnh Hà Nam trên các nhóm khách thể có nghề nghiệp khác nhau, bao gồm: nhóm khách thể kinh doanh, buôn bán; nhóm khách thể là công chức, viên chức (giáo viên, quân đội, công an); nhóm khách thể là công nhân, nông dân và làm nghề tự do; nhóm khách thể là sinh viên, học sinh. Kết quả khảo sát cho thấy, nhóm công chức, viên chức là nhóm có tỷ lệ vi phạm luật giao thông thấp hơn so với các nhóm khác ở tất cả các lỗi. Trong khi đó, các nhóm nghề nghiệp như kinh doanh, buôn bán; nhóm công nhân, nông dân và làm nghề tự do có tỷ lệ vi phạm luật giao thông tương đối cao. Điều đáng lưu ý trong phát hiện này là, nhóm học sinh, sinh viên cũng có hành vi vi phạm luật giao thông với tỷ lệ đáng kể. Kết quả này cho thấy, vi phạm luật giao thông ở học sinh, sinh viên là một điều đáng quan tâm [45].

Khi nghiên cứu về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, tác giả luận án nghiên cứu trên ba nhóm khách thể thanh niên khác nhau: (1) Nhóm thanh niên công chức; (2) Nhóm thanh niên sinh viên; (3) Nhóm thanh niên ở khu dân cư.

Trong đánh giá thực trạng, tác giả có tìm hiểu sự ảnh hưởng của yếu tố nghề nghiệp tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

* Yếu tố khu vực:

Lund và Rundmo (2009) đã kiểm tra sự khác biệt về văn hoá trong nhận thức rủi ro, thái độ đối với an toàn giao thông và hành động rủi ro ở Ghana và Na Uy. Kết quả cho thấy, ở Ghana, thanh thiếu niên ít nhạy cảm với rủi ro và sẵn sàng chấp nhận rủi ro so với người lớn. Ở Na Uy, nam giới có nhận thức rủi ro thấp hơn (so với mức độ thực tế của nó) so với nữ giới nhưng không đáng kể, trong khi ở Ghana lại có sự khác biệt rõ rệt [118].

Nhóm tác giả người Mỹ bao gồm Rakauskas, Ward, Gerberich và Alexander (2007) nghiên cứu văn hóa an toàn ở nông thôn và thành thị ở Mỹ bằng cách gửi 3.000 phiếu khảo sát cho các lái xe ở nông thôn và 2.000 phiếu khảo sát cho các lái xe ở thành thị. Báo cáo kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng: lái xe ở nông thôn có thái độ liều lĩnh hơn so với lái xe ở thành thị đối với hai trong số các yếu tố rủi ro, nguy hiểm nhất, đó là: lái xe vi phạm luật giao thông và lái xe sau khi uống rượu bia. Trên cơ sở đó, nhóm tác giả khuyến nghị: nên tập trung không chỉ vào việc làm giảm hành vi không mong muốn mà cần tăng cường nhận thức về rủi ro, thay đổi thái độ của lái xe đối với rủi ro và hành vi rủi ro để lái xe tự điều chỉnh và truyền bá trong cộng đồng nông thôn gắn với các yếu tố tâm lý xã hội liên quan đến văn hóa nông thôn [126].

Kế thừa cách tiếp cận và kết quả nghiên cứu trên, trong quá trình nghiên cứu, luận án cũng chú ý nghiên cứu trên các khách thể ở hai khu vực nội thành và ngoại thành, đồng thời tiến hành so sánh, tìm sự khác biệt về mức độ chấp hành hoặc vi phạm luật giao thông của thanh niên ở hai khu vực đó.

Tóm lại, các yếu tố nhân khẩu học nêu trên có ảnh hưởng nhất định đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông nói chung và thanh niên nói riêng. Các yếu tố trên được chúng tôi đưa ra so sánh trong từng biểu hiện cụ thể của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên. Qua đó đánh giá mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố và đề xuất biện pháp can thiệp phù hợp nhằm nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông của thanh niên khi tham gia giao thông.

2.3.1.2. Yếu tố xúc cảm

Wright and Bower (1992) chỉ ra rằng: con người khi ở tâm trạng lạc quan (tích cực), họ thường báo cáo với xác suất cao hơn về các sự kiện tích cực và báo cáo với xác suất thấp hơn về các sự kiện tiêu cực. Ngược lại, con người khi có tâm trạng buồn

(tiêu cực), họ thường báo cáo với xác suất thấp hơn về các sự kiện tích cực và báo cáo với xác suất cao hơn về các sự kiện tiêu cực [185].

Kết quả trên cho thấy tâm trạng tiêu cực dẫn đến nhận thức về nguy cơ cao hơn trong khi tâm trạng tích cực dẫn đến sự nhận thức về nguy cơ thấp hơn. Nói cách khác, những người có tâm trạng tích cực, lạc quan thường có những quyết định rủi ro. Điều này đã được Armitage, Conner và Norman (1999) đưa ra, người có tâm trạng tích cực sẽ thúc đẩy họ đưa ra quyết định rủi ro hơn người có tâm trạng tiêu cực. Bởi vì, người có tâm trạng tích cực thường cố gắng duy trì trạng thái đó, còn những người có tâm trạng tiêu cực sẽ cố gắng cải thiện tâm trạng tiêu cực đó của họ bằng cách suy nghĩ mọi điều một cách cẩn thận [65]. Còn Lerner và Keltner (2000) cho rằng khi tức giận con người có xu hướng nhận thức rủi ro thấp hơn [114].

Carbonell và cộng sự (1997) đã điều tra sự lo âu và căng thẳng trong các tình huống giao thông nhất định có thể dẫn đến tai nạn giao thông. Họ khuyến nghị rằng, đối với các lái xe chuyên nghiệp, lo âu kết hợp với áp lực thời gian có thể dẫn đến việc thực hiện các hành động nguy hiểm, do đó tăng nguy cơ tai nạn [76].

Đối với thanh niên, có ý kiến lập luận rằng, sự thay đổi xã hội và lối sống có thể làm giảm cơ hội ngủ của họ. Bằng cách nào đó, thanh niên sẽ phải chịu áp lực học tập, tham gia vào một cuộc sống xã hội vào ban đêm và thường làm việc vào buổi tối hoặc khi sáng sớm. Thiếu ngủ sẽ dẫn đến mệt mỏi, đó là điều có ý nghĩa sâu xa đối với sự an toàn - không chỉ trong tham gia giao thông mà còn ở những nơi khác [94].

Kế thừa các kết quả nghiên cứu trên đây, chúng tôi tiến hành nghiên cứu các yếu tố xúc cảm có ảnh hưởng tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, bao gồm: Vui vẻ, hưng phấn; Buồn chán, lo âu; Tức giận, hung hăng; Căng thẳng, mệt mỏi.

2.3.1.3. Yếu tố nhân cách

MacMilan (1975) coi tai nạn giao thông là biểu hiện của hành vi vi phạm chuẩn mực xã hội. Nghiên cứu của tác giả này cũng cho thấy tính gây hấn ở lái xe và ảnh hưởng của nó lên hành vi tham gia giao thông. Kết quả cho thấy 24,5% trong số 966 lái xe được hỏi có hành động mang tính gây hấn, nhưng mức độ gây hấn của các hành vi này khác nhau về lượng và chất. Một số lái xe dùng những lời lẽ gây hấn, một số biểu hiện ra hành động. Không có sự khác biệt đáng kể trong hành vi gây hấn của nam và nữ, đồng nghĩa với việc lái xe nam chưa chắc đã hung hãn hơn lái xe nữ. Tuy giới tính của người lái xe không gây ra sự khác biệt nhưng giới tính của người qua đường thì có. Nam qua đường dễ gặp tai nạn hơn nữ qua đường. Có sự khác biệt về tuổi

trong thực hiện hành vi gây hấn : thanh niên có hành vi gây hấn nhiều hơn người lớn tuổi [119].

Các tác giả Ulleberg và Rundmo (2003) đã viết bài báo khoa học với tựa đề “Dự đoán hành vi lái xe ẩu ở thanh niên thông qua nhân cách, thái độ và nhận thức về an toàn giao thông”. Bài báo này kết hợp nghiên cứu về hành vi tham gia giao thông từ hai hướng: nghiên cứu nhân cách và nghiên cứu nhận thức xã hội. Nghiên cứu dựa trên bảng hỏi trên 1.932 thanh niên Na Uy. Bảng hỏi bao gồm các câu hỏi về nhận thức về an toàn giao thông, thái độ với an toàn giao thông, và tự đánh giá của thanh niên về hành vi lái xe ẩu. Các câu hỏi về nhân cách thể hiện khía cạnh nhân cách như tính hung hãn, lòng vị tha, tính lo lắng và tính thích phá vỡ quy tắc. Kết quả cho thấy mối quan hệ giữa các khía cạnh nhân cách và hành vi lái xe ẩu, nhưng mối quan hệ này lại bị chi phối bởi thái độ. Nói cách khác, nhân cách ảnh hưởng lên thái độ với an toàn giao thông và thái độ này chi phối hành vi tham gia giao thông. Nhân cách không trực tiếp ảnh hưởng lên hành vi. Kết quả nghiên cứu này có ý nghĩa quan trọng với các chiến dịch tăng cường an toàn giao thông [173].

Cũng theo hướng tiếp cận này Arthur và Graziano (1996) đã nghiên cứu về mối quan hệ giữa yếu tố nhân cách và lối sống tới hành vi tham gia giao thông của người dân. Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng, lối sống và nhân cách cũng có thể ảnh hưởng đến khả năng gây tai nạn, cụ thể là những người có tính cẩn thận cao thường ít gây tai nạn [66]. Tiếp theo nghiên cứu này, West và Hall (1997) cũng đã có những nghiên cứu về vấn đề này. Nghiên cứu đã cho thấy, người có lối sống hay sử dụng rượu bia và thuốc gây nghiện cũng có tỉ lệ hành vi vi phạm luật lệ giao thông cao hơn [178].

Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng, một trong những yếu tố nhân cách ảnh hưởng quan trọng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên là tìm kiếm cảm giác. Chúng tôi sử dụng trắc nghiệm tìm kiếm cảm giác của Zuckerman (Form V) để phân loại khách thể theo 4 kiểu nhân cách, tùy theo kết quả trắc nghiệm của họ. Sau đó nghiên cứu mức độ ảnh hưởng của nó tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

2.3.2. Các yếu tố khách quan

2.3.2.1. Cơ sở hạ tầng và mật độ giao thông đường bộ

* Cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ:

Tác giả Phạm Huy Khang (2014) cho rằng, cơ sở hạ tầng giao thông bao gồm: Hệ thống đường sá (công trình nền, mặt đường), hệ thống phòng hộ trên đường (hệ thống biển báo trên đường, hệ thống hộ lan, hệ thống đường cứu nạn)..., hệ thống tổ chức giao thông trên đường [28].

Các tác giả Nguyễn Xuân Đào, Phạm Hồng Sơn và Nguyễn Hữu Đức (2013) đã nghiên cứu đánh giá điểm đen đường bộ Việt Nam dựa vào sơ đồ tai nạn bằng nghiên cứu thực nghiệm tại một vùng ngoại thành Hà Nội. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, điểm đen là các nút giao thông giữa một đường chính và một đường khác. Dù có đèn tín hiệu, nhưng ở đó, người tham gia giao thông vi phạm tín hiệu đèn rất phổ biến. Tai nạn giao thông xảy ra thường là do va chạm giữa các xe chạy cùng chiều [13].

Cũng thông qua nghiên cứu các điểm đen tai nạn giao thông, các tác giả Trần Thị Kim Đăng và Nguyễn Hữu Dũng (2014) đã chỉ ra đặc điểm cơ bản của các điểm đen là: thiết kế tuyến đường không hợp lý giữa các đoạn thẳng và đoạn cong; tầm nhìn không đảm bảo; thiếu biển cảnh báo và sơn vạch kẻ đường; thiếu các giải pháp hạn chế tốc độ; mặt đường trơn trượt không đủ độ nhám; nhiều đường ngang dân sinh và họp chợ trên đường; các vị trí góc cua và các vị trí nút giao thông khó nhận biết [12].

Rõ ràng, cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ có ảnh hưởng nhất định đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông, trong đó có thanh niên, ở cả phương diện chấp hành luật cũng như phương diện an toàn giao thông đường bộ.

* Mật độ giao thông đường bộ:

Tác giả Đào Huy Hoàng (2014) khi tiến hành nghiên cứu tai nạn và ùn tắc giao thông tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, đã quan niệm rằng, ùn tắc là một tình huống trong đó nhu cầu về không gian đường vượt quá khả năng cung ứng, có liên quan đến người sử dụng đường bộ, mạng lưới giao thông và lưu lượng giao thông. Vì thế, trong giải pháp giải quyết vấn đề này phải tính đến cả ba yếu tố đó. Mạng lưới giao thông, lưu lượng giao thông sẽ có ảnh hưởng đến cảm xúc và những hệ lụy khác đối với người tham gia giao thông, như vi phạm luật giao thông [25].

Khi nghiên cứu ảnh hưởng của các yếu tố cơ sở hạ tầng giao thông và mật độ giao thông tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, chúng tôi đánh giá mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên cả khi đường phố thông thoáng, rộng rãi và khi đường phố ùn tắc, chật hẹp.

2.3.2.2. Sự kiểm soát xã hội

Các tác giả House, Umberson và Landis (1988) quan niệm kiểm soát xã hội là những tiến trình, dù được hoạch định hay không được hoạch định, giúp con người tuân thủ các chuẩn mực tập thể.

Kiểm soát xã hội bao gồm:

- Kiểm soát bên trong: con người chấp nhận và nội tâm hóa các chuẩn mực để nhận biết cái đúng – cái sai, cái thích hợp – cái không thích hợp của hành vi.

- Kiểm soát bên ngoài – luật và lệ. Kiểm soát bên ngoài gồm những chế tài được thể hiện ra bằng cơ chế không chính thức (của gia đình, bạn bè, nhóm làm việc,..., thường không bằng văn bản) và chính thức (của cảnh sát, tòa án,..., thể hiện ở văn bản chính thức) [101].

Trên cơ sở lý luận đó, tác giả luận án nghiên cứu ảnh hưởng của một số yếu tố kiểm soát bên ngoài đối với hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, gồm: Yếu tố pháp luật và yếu tố áp lực xã hội:

* Yếu tố pháp luật:

Chúng tôi tập trung nghiên cứu sự ảnh hưởng của yếu tố pháp luật ở các khía cạnh: tính chính đáng và tính răn đe của luật giao thông đường bộ.

- Tính chính đáng của luật giao thông đường bộ thể hiện ở sự đúng đắn, phù hợp, hợp pháp của các quy định của luật giao thông đường bộ cũng như của các cơ quan thực thi pháp luật.

- Tính răn đe của luật giao thông đường bộ, thể hiện ở mức độ chắc chắn trong phát hiện và xử lý hành vi vi phạm luật; thể hiện ở mức độ nghiêm trọng của hình phạt đối với hành vi vi phạm luật (mức độ hình phạt bằng tiền; mức độ các hình phạt bổ sung như tạm giữ phương tiện; giấy phép lái xe; thông báo sai phạm về cơ quan, trường học;...).

* Áp lực xã hội, bao gồm:

- Áp lực từ thái độ của cộng đồng đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ, thể hiện ở mức độ đồng tình, mức độ phản ứng của cộng đồng đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên.

- Áp lực từ mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông khác;

- Áp lực từ những người cùng đi, như bạn bè, người thân của thanh niên,...

TIỂU KẾT CHƯƠNG 2

1. Hành vi của con người là những phản ứng, ứng xử có ý thức của chủ thể đối với thế giới xung quanh và với chính bản thân mình, được biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ trong những điều kiện, tình huống nhất định.

2. Hành vi tham gia giao thông đường bộ là một dạng hành vi xã hội, có ý thức của người tham gia giao thông, biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ trong những tình huống giao thông nhất định, được điều chỉnh bởi quy định của luật giao thông đường bộ.

Hành vi tham gia giao thông đường bộ luôn gắn với chủ thể nhất định, chịu sự chi phối của chuẩn mực xã hội; nó có tính tương tác và rủi ro cao, được biểu hiện ra bên ngoài thành chuỗi hành động liên tục, tạo thành nhiều pha hành động kế tiếp nhau từ điểm xuất phát đến điểm đích.

3. Hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên là một dạng hành vi xã hội, có ý thức của thanh niên khi tham gia giao thông, biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ trong những tình huống giao thông nhất định, được điều chỉnh bởi quy định của luật giao thông đường bộ.

Bốn khía cạnh của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên gồm: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài.

4. Có nhiều yếu tố chủ quan và khách quan ảnh hưởng tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên. Theo mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu, chúng tôi tập trung vào các yếu tố: nhân khẩu học, xúc cảm, nhân cách; cơ sở hạ tầng, mật độ giao thông và kiểm soát xã hội.

Cùng với kết quả nghiên cứu thực trạng mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, việc nghiên cứu những yếu tố ảnh hưởng sẽ là cơ sở để đề xuất những biện pháp hữu hiệu nhằm nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông đường bộ của thanh niên.

CHƯƠNG 3

TỔ CHỨC VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

3.1. Vài nét về địa bàn và mẫu nghiên cứu

3.1.1. Địa bàn nghiên cứu

Thủ đô Hà Nội có diện tích 3.345,24 km², bao gồm 30 đơn vị hành chính cấp huyện, trong đó trong đó có 01 thị xã, 12 quận và 17 huyện với 584 xã, phường, thị trấn. Tính đến ngày 31/12/2014, Hà Nội có số dân là 7.358.700 người (đông dân thứ hai toàn quốc, chỉ sau thành phố Hồ Chí Minh) [53].

Thành phố Hà Nội là đô thị đặc biệt, có mật độ dân cư lớn, hạ tầng giao thông đường bộ có tổng chiều dài 16.382 km, lưu lượng tham gia giao thông cao, số lượng phương tiện cá nhân lớn. Tính đến hết năm 2014, số lượng xe máy, xe gắn máy là 4.920.086 xe [2]. Số lượng xe máy, xe gắn máy tăng nhanh, dự báo đến năm 2020 là 7 triệu xe. Diện tích đường của Hà Nội hiện chỉ đáp ứng khoảng 40% lượng phương tiện giao thông đăng ký của Thành phố, chưa kể lượng ô tô, xe máy từ ngoại tỉnh đổ vào hoạt động mỗi ngày. Giao thông trên tất cả các tuyến đường chủ yếu là **giao thông hỗn hợp** gồm xe thô sơ, cơ giới, xe 2-4 bánh đều đi chung trên đường, cho nên việc đi lại lộn xộn, hay va chạm, cản trở lẫn nhau và gây ùn tắc thường xuyên [54, tr.12].

Theo báo cáo của Sở Giao thông vận tải Hà Nội từ năm 2011 đến hết năm 2014 cho thấy: trung bình mỗi năm trên địa bàn Hà Nội xảy ra trên 2.300 vụ tai nạn giao thông, làm chết trên 660 người và bị thương gần 2.100 người. Qua phân tích cho thấy, phần lớn các vụ tai nạn giao thông xảy ra là do ý thức của người tham gia giao thông (chiếm 71,6%). Trong các vụ tai nạn giao thông, 66,7% là do xe máy; ô tô chiếm 27,07%. Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh vẫn được coi là địa bàn phức tạp về an toàn giao thông.

3.1.2. Mẫu nghiên cứu

Theo thống kê, thành phố Hà Nội hiện có 2,7 triệu thanh niên, chiếm gần 40 % dân số Thủ đô [44]. Do đa dạng về khách thể và hạn chế về điều kiện nghiên cứu nên chúng tôi chọn mẫu nghiên cứu theo phương pháp thuận tiện. Trong đó, chúng tôi phân chia khách thể theo nghề nghiệp và khu vực, cụ thể như sau:

Phân loại khách thể theo nghề nghiệp, gồm có:

- Thanh niên công chức: gồm những thanh niên đang làm việc trong khu vực nhà nước nói chung ở các cơ quan, đơn vị trực thuộc thành phố Hà Nội. Họ có thể là cán bộ, công chức, viên chức, nhưng gọi chung là thanh niên công chức.

- Thanh niên sinh viên: gồm những thanh niên là sinh viên đang học tập ở các trường cao đẳng, đại học trên địa bàn thành phố Hà Nội, cụ thể là sinh viên các trường: Đại học Thủ đô (ĐHTĐ); Cao đẳng Sư phạm Hà Tây (CĐSPHT); Cao đẳng Thương mại và Du lịch Hà Nội (CĐTMDLHN); Cao đẳng Cộng đồng Hà Tây (CĐCĐHT).

- Thanh niên khu dân cư: gồm những thanh niên sống và làm việc ở địa bàn các huyện, quận, thị xã của Hà Nội, không phải là thanh niên công chức, thanh niên sinh viên cũng như không phải là học sinh.

Phân loại khách thể theo khu vực, gồm có:

- Thanh niên khu vực ngoại thành: gồm những thanh niên công chức hiện đang làm việc, thanh niên sinh viên hiện đang học tập và thanh niên khu dân cư hiện đang sinh sống và làm việc trên địa bàn huyện thuộc thành phố Hà Nội.

- Thanh niên khu vực nội thành: gồm những thanh niên công chức hiện đang làm việc, thanh niên sinh viên hiện đang học tập và thanh niên khu dân cư hiện đang sinh sống và làm việc trên địa bàn quận, thị xã thuộc thành phố Hà Nội.

Ngoài ra, khách thể nghiên cứu còn là người dân, cảnh sát giao thông đang sinh sống, làm việc xung quanh cơ quan, trường học, khu dân cư mà khách thể thanh niên làm việc, học tập, sinh sống được chọn ngẫu nhiên, thuận tiện. Tổng số **562 khách thể** sẽ được chúng tôi nêu cụ thể theo các phương pháp nghiên cứu dưới đây.

3.2. Các giai đoạn và phương pháp nghiên cứu

Đề tài được tổ chức nghiên cứu theo 2 giai đoạn: giai đoạn nghiên cứu lý luận và giai đoạn nghiên cứu thực tiễn.

3.2.1. Giai đoạn nghiên cứu lý luận

Giai đoạn này được tiến hành từ tháng 4/2014 đến tháng 3/2015 để xây dựng khung lý thuyết cơ bản của đề tài. Trong quá trình hoàn thành luận án, chúng tôi tiếp tục bổ sung, hoàn thiện sau khi được các nhà khoa học góp ý tại các Hội đồng thông qua đề cương, Hội đồng bảo vệ tổng quan tình hình nghiên cứu nghiên cứu, Hội đồng bảo vệ các chuyên đề, Hội đồng bảo vệ luận án cấp cơ sở.

3.2.1.1. Mục đích nghiên cứu lý luận

- Tổng quan tình hình nghiên cứu trong và ngoài nước về hành vi tham gia giao thông đường bộ;

- Xây dựng khung lý thuyết khoa học về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

3.2.1.2. Nội dung nghiên cứu lý luận

- Tập trung nghiên cứu các khái niệm công cụ: hành vi, hành vi xã hội, hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên và thao tác hóa các khái niệm đó; xác định những yếu tố cơ bản ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

- Nghiên cứu các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành, thu thập số liệu thứ cấp từ nguồn tin cậy trong lĩnh vực giao thông đường bộ liên quan đến vấn đề nghiên cứu.

3.2.1.3. Phương pháp nghiên cứu lý luận

Phương pháp nghiên cứu lý luận chủ yếu được sử dụng là phương pháp nghiên cứu văn bản, tài liệu. Chúng tôi đã tiến hành thu thập tài liệu, phân tích, tổng hợp, hệ thống hóa, khái quát hóa lý thuyết và công trình nghiên cứu của các tác giả trong và ngoài nước về các vấn đề có liên quan đến hành vi, hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

Ngoài ra, chúng tôi còn sử dụng phương pháp chuyên gia, nhằm tranh thủ ý kiến của một số nhà nghiên cứu, giảng dạy có chuyên môn sâu, có bề dày kinh nghiệm nghiên cứu trong các lĩnh vực tâm lý học, giáo dục học, xã hội học, luật học, ... về các nội dung có liên quan.

3.2.2. Giai đoạn nghiên cứu thực tiễn

Giai đoạn nghiên cứu thực tiễn được tiến hành theo 5 bước: (1) Bước thiết kế công cụ điều tra; (2) Bước điều tra thử; (3) Bước điều tra chính thức, trắc nghiệm, quan sát, thảo luận nhóm, phỏng vấn sâu, xử lý số liệu thực trạng; (4) Bước thực nghiệm tác động; (5) Bước trình bày kết quả nghiên cứu.

Với mỗi bước nghiên cứu thực tiễn nêu trên, ít nhất chúng tôi đều xác định mục đích, khách thể, cách thức tiến hành nghiên cứu.

3.2.2.1. Bước thiết kế công cụ điều tra

* Mục đích: Xây dựng cấu trúc, hình thành nội dung bảng hỏi, phiếu quan sát, phiếu phỏng vấn sâu, viết hóa trắc nghiệm Tìm kiếm cảm giác của Zuckerman,...

* Phương pháp nghiên cứu: kết hợp sử dụng phương pháp nghiên cứu tài liệu, văn bản và phương pháp chuyên gia.

* Khách thể nghiên cứu: 08 người, gồm các chuyên gia trong lĩnh vực tâm lí học, giáo dục học, luật học, các nhà quản lý và hoạt động thực tiễn.

* Nội dung nghiên cứu: trên cơ sở tổng quan tình hình nghiên cứu hành vi tham gia giao thông của các tác giả trong và ngoài nước, chúng tôi xây dựng khung lí thuyết cơ bản, bao gồm các khái niệm công cụ: hành vi, hành vi xã hội, hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên; cấu trúc tâm lí và những yếu tố ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên. Sau đó xin ý kiến chuyên gia về nội dung nghiên cứu nêu trên.

* Cách thức tiến hành:

- Dự kiến loại khách thể và số lượng mỗi loại mà đề tài sẽ thực hiện nghiên cứu bằng các công cụ điều tra;

- Xin ý kiến chuyên gia về khung lý thuyết, loại khách thể và số lượng cũng như cấu trúc, nội dung phiếu trưng cầu ý kiến, phiếu quan sát, phiếu phỏng vấn đã dự thảo.

- Thu thập ý kiến chuyên gia thông qua văn bản hoặc phỏng vấn trực tiếp.

- Hoàn thiện phiếu trưng cầu ý kiến, phiếu quan sát, phỏng vấn sâu,...

3.2.2.2. Bước điều tra thử

* Mục đích:

- Bước đầu kiểm tra tính liên kết của các biến quan sát và sự đóng góp của chúng đối với khái niệm cần đo thông qua hệ số Alpha của Cronbach và hệ số tương quan biến tổng. Qua đó, loại bỏ những biến quan sát không cần thiết, hoàn thiện phiếu trưng cầu ý kiến.

- Giúp lập kế hoạch, phương án điều tra chính thức khoa học, chu đáo, hiệu quả đối với từng loại khách thể đã lựa chọn.

* Phương pháp nghiên cứu:

Sử dụng phương pháp điều tra bằng bảng hỏi và sử dụng phần mềm IBM SPSS Statistics phiên bản 20 trên hệ điều hành Windows để tính độ tin cậy, hệ số tương quan biến tổng của mỗi biến trong từng câu hỏi và toàn thang đo.

* Khách thể nghiên cứu:

Nghiên cứu trên 60 khách thể thanh niên, gồm 30 nam và 30 nữ, chia đều cho 3 nhóm thanh niên (công chức, sinh viên và khu dân cư) và 2 khu vực (ngoại thành và nội thành).

* Cách thức tiến hành:

- Tiến hành điều tra ngẫu nhiên trên 60 khách thể thanh niên theo phiếu trưng cầu ý kiến đã xây dựng;

- Nhập số liệu vào phần mềm và làm sạch dữ liệu;

- Xử lý số liệu:

Chạy số liệu và nhận những giá trị theo điều kiện sau:

+ Độ tin cậy: Hệ số Alpha của Cronbach ở mỗi nhân tố và toàn thang đo phải đạt giá trị từ 0,6 trở lên. Kết quả lọc theo điều kiện trên được thể hiện ở bảng 3.1 dưới đây:

Bảng 3.1. Độ tin cậy của thang đo

TT	Độ tin cậy của thang đo	Cronbach's Alpha
1.	Biểu hiện nhận thức	0,925
2.	Biểu hiện thái độ	0,963
3.	Biểu hiện động cơ	0,818
4.	Biểu hiện hành động bên ngoài	0,927

+ Độ hiệu lực: chúng tôi giữ lại các biến có tương quan biến tổng lớn hơn 0,3, loại bỏ các biến nhỏ hơn hoặc bằng 0,3 ở tất cả các khía cạnh biểu hiện.

- Loại những biến, câu không đáp ứng yêu cầu về giá trị Alpha của Cronbach và hệ số tương quan biến - tổng ở trên.

- Hoàn thiện phiếu trưng cầu ý kiến để thực hiện bước điều tra chính thức. Theo đó, cấu trúc của phiếu trưng cầu ý kiến để điều tra chính thức bao gồm ba phần:

Phần 1: Tìm hiểu các khía cạnh biểu hiện của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên trong quá trình lái xe máy, bao gồm các khía cạnh: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài.

Phần 2: Tìm hiểu một số yếu tố chủ quan và khách quan ảnh hưởng tới hành vi chấp hành luật hoặc hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên trong quá trình lái xe máy tham gia giao thông.

Phần 3: Tìm hiểu một số thông tin cá nhân và những thông tin cần thiết khác của khách thể nghiên cứu.

3.2.2.3. Bước điều tra chính thức

* Phương pháp điều tra bằng bảng hỏi:

- Mục đích nghiên cứu:

+ Khảo sát mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở các khía cạnh: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài;

+ Khảo sát các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên;

+ Thu thập một số thông tin cá nhân và những thông tin cần thiết khác của khách thể nghiên cứu.

- Khách thể nghiên cứu:

Khách thể điều tra bằng phiếu trưng cầu ý kiến bao gồm 512 thanh niên sinh viên, thanh niên công chức và thanh niên khu dân cư trên địa bàn thành phố Hà Nội. Sau khi xử lý sơ bộ, chúng tôi loại bỏ 54 phiếu không hợp lệ vì điền thiếu thông tin hoặc điền không đúng yêu cầu. Còn lại 458 phiếu hợp lệ, cụ thể như sau:

Bảng 3.2. Mô tả mẫu nghiên cứu

Khách thể	Khu vực	Giới tính	N	Tỉ lệ %
Thanh niên sinh viên N = 154 (33,63 %)	Nội thành (N = 75)	Nam	34	7,42%
		Nữ	41	8,95%
	Ngoại thành (N = 79)	Nam	40	8,73%
		Nữ	39	8,52%
Thanh niên công chức N = 148 (32,31 %)	Nội thành (N = 73)	Nam	37	8,08%
		Nữ	36	7,86%
	Ngoại thành	Nam	38	8,29%

	(N = 75)	Nữ	37	8,08%
Thanh niên khu dân cư N = 156 (34,06 %)	Nội thành (N = 77)	Nam	38	8,29%
		Nữ	39	8,52%
	Ngoại thành (N = 79)	Nam	40	8,73%
		Nữ	39	8,52%

- Cách thức tiến hành:

- + Hướng dẫn điều tra viên cách thức tiến hành khảo sát;
- + Tạo điều kiện thuận lợi nhất có thể về thời gian, không gian và nhất là về tâm lí cho khách thể nghiên cứu để họ yên tâm, cởi mở, thoải mái trong khi trả lời câu hỏi;
- + Các khách thể trả lời độc lập theo nhận thức riêng của cá nhân và ghi vào phiếu trả lời kèm theo bảng hỏi;
- + Những câu hỏi tìm hiểu về thông tin cá nhân được xếp sau cùng để tránh sự e ngại cho người trả lời.

*** Phương pháp trắc nghiệm:**

- Mục đích nghiên cứu:

Chúng tôi dịch từ tiếng Anh và sử dụng Thang tìm kiếm cảm giác (Form V) – một công cụ tâm lí phổ biến của tác giả Marvin Zuckerman, để đo đặc điểm nhân cách tìm kiếm cảm giác của thanh niên. Trên cơ sở đó tìm mối tương quan giữa tìm kiếm cảm giác với mức độ chấp hành luật giao thông của thanh niên trong quá trình tham gia giao thông. Đây là phương pháp bổ trợ cho các phương pháp điều tra bằng bảng hỏi.

- Khách thể nghiên cứu: 458 khách thể thanh niên công chức, thanh niên sinh viên và thanh niên khu dân cư – những khách thể được khảo sát bằng phiếu trưng cầu ý kiến.

- Vài nét về thang tìm kiếm cảm giác của Zuckerman:

Khái niệm về tìm kiếm cảm giác phát sinh từ sự quan tâm ở mức độ tối ưu của sự kích thích và mức độ tối ưu của sự kích động. Giáo sư tâm lí học Marvin Zuckerman ở Đại học Delaware (Mỹ) và cộng sự bắt đầu nghiên cứu thang tìm kiếm cảm giác từ đầu những năm 1960. Kể từ đó thang tìm kiếm cảm giác đã trải qua một số giai đoạn phát triển. Thang tìm kiếm cảm giác, Mẫu I (Zuckerman, Kolin, Price và Zoob, 1964) gồm 50 item. Các item sau đó đã được lựa chọn cho Mẫu II (Zuckerman và cộng sự, 1964) trên cơ sở của 50 item từ Mẫu I. Điều này dẫn đến một thang đo đã được dự định để đo lường một đặc điểm chung duy nhất của việc tìm kiếm cảm giác.

Tại thời điểm này các tác giả chỉ quan tâm đến một điểm chung của tìm kiếm cảm giác, tuy nhiên nghiên cứu sau đó gợi ý rằng cấu trúc của tìm kiếm cảm giác là phức tạp hơn, bao gồm hơn một thành phần (Farley, 1967). Zuckerman và Link (1968) đã tiến hành một phân tích nhân tố của Mẫu II và xác định 4 tiểu thang đo (subscale) cho nam giới, trong đó có 2 tiểu thang đo cũng có mặt trong các dữ liệu đối với nữ giới. Đó là: tìm kiếm cảm giác mạnh (Thrill); tìm kiếm cảm giác xã hội; tìm kiếm cảm giác thị giác và tìm kiếm cảm giác chống đối xã hội. Mặc dù 4 tiểu thang đo đã được xác định, Mẫu gốc I đã không bao gồm một số lượng đầy đủ các item để cho 4 yếu tố trở nên rõ ràng.

Để khắc phục điều này, Zuckerman (1971) đã phát triển thêm 63 item và các yếu tố này được phân tích cùng với 50 item ban đầu từ Mẫu I. Phân tích này dẫn đến việc rút ra 4 yếu tố: tìm kiếm sự phiêu lưu và cảm giác mạnh (thrill and adventure seeking -TAS), tìm kiếm trải nghiệm (experience seeking -ES), sự giải tỏa ức chế (disinhibition -Dis) và tính nhạy cảm về sự chán nản (boredom susceptibility -BS). Các yếu tố chung cũng được giữ lại và 4 tiểu thang đo với 72 item tạo thành Mẫu IV. Tuy nhiên, một vấn đề nổi lên khi thang đo chung mang từ Mẫu II không chứa bất kỳ item nào từ tiểu thang đo sự giải tỏa ức chế (Dis) và như vậy tạo thành một sự miêu tả nghèo nàn về tìm kiếm cảm giác. Những vấn đề với thang đo chung đã được Zuckerman, Eysenck và Eysenck (1978) giải quyết với sự phát triển của Mẫu V đã thay thế các thang đo chung và Mẫu II, IV với tổng điểm tìm kiếm cảm giác xuất phát từ tổng của 4 tiểu thang đo [190].

Tất cả các mẫu của thang tìm kiếm cảm giác nêu trên, từ Mẫu I đến Mẫu V, đều sử dụng cùng một định dạng là buộc phải lựa chọn một trong hai câu trả lời. Dù sau này đã phát triển Mẫu VI, nhưng mẫu V vẫn là một trong những thang tìm kiếm cảm giác phổ biến và được sử dụng rộng rãi nhất. Bằng chứng cho sự tồn tại của 4 yếu tố trong thang đo đã được tìm thấy trên cả nam và nữ cũng như những nền văn hóa khác nhau. Zuckerman và cộng sự (1978) tìm ra bằng chứng cho sự tồn tại của 4 yếu tố trong ở Anh và ở Mỹ. Farnill và Wangeman (1983) đã tìm thấy bằng chứng cho 4 yếu tố ở nam và nữ của Úc. Ridgeway và Russell (1980) đã nghiên cứu ở Canada, tuy rằng có những mức độ khác nhau so với các nghiên cứu trước đó về độ tin cậy.v.v..

Hiện chưa thấy có tác giả nào áp dụng các thang tìm kiếm cảm giác nêu trên trong những nghiên cứu ở Việt Nam. Tác giả luận án đã sử dụng thang tìm kiếm cảm giác, Mẫu

V, của Zuckerman, dịch sang tiếng Việt từ nguyên bản tiếng Anh, điều chỉnh ngôn từ phù hợp nhất có thể với văn hóa, hoàn cảnh của Việt Nam, qua đó, hy vọng tìm thấy những bằng chứng thú vị về tìm kiếm cảm giác trong khi tham gia giao thông của thanh niên.

- Nội dung trắc nghiệm:

Thang tìm kiếm cảm giác của Zuckerman có 40 item, được chia đều thành 4 tiểu thang đo (subscale), cụ thể là:

+ Tiểu thang đo tính nhạy cảm về sự nhàm chán (*Boredom Susceptibility*) gồm 10 item: 2-5-7-8-15-24-27-31-34-39.

+ Tiểu thang đo sự giải tỏa ức chế (*Disinhibition*) gồm 10 item: 1-12-13-25-29-30-32-33-35-36.

+ Tiểu thang đo tìm kiếm trải nghiệm (*Experience Seeking*) gồm 10 item: 4-6-9-10-14-18-19-22-26-37.

+ Tiểu thang đo tìm kiếm sự phiêu lưu và cảm giác mạnh (*Thrill and Adventure Seeking*) gồm 10 item: 3-11-16-17-20-21-23-28-38-40.

Mỗi item chỉ bao gồm 2 lựa chọn: A hoặc B.

- Cách tiến hành:

+ Đối với khách thể tham gia khảo sát bằng phiếu trưng cầu ý kiến, chúng tôi đã đính kèm bản trắc nghiệm vào phần cuối của mỗi phiếu trả lời.

+ Trước khi thực hiện trắc nghiệm, chúng tôi yêu cầu khách thể đọc kỹ phần hướng dẫn được in ở phần đầu bản trắc nghiệm; chỗ nào chưa rõ sẽ được giải thích cặn kẽ. Đồng thời yêu cầu khách thể trả lời chân thành, thẳng thắn theo đúng suy nghĩ của bản thân.

- Xử lý kết quả trắc nghiệm:

Trên cơ sở kết quả thực hiện trắc nghiệm của khách thể, chúng tôi đưa các câu trả lời vào bảng điểm số. Nếu lựa chọn của họ trùng với đáp án sẽ được tính 1 điểm, nếu không trùng đáp án tính 0 điểm. Sau đó đưa các lựa chọn phù hợp với đáp án vào từng tiểu thang đo. Khách thể nào có điểm số càng cao (tối đa 40 điểm) thì có xu hướng tìm kiếm cảm giác càng mạnh. Ở tiểu thang đo nào khách thể có điểm số cao hơn sẽ có xu hướng tìm kiếm cảm giác thuộc tiểu thang đo đó.

*** Phương pháp quan sát:**

- Mục đích nghiên cứu:

Thu thập các tài liệu cụ thể về mức độ thực hiện hành vi chấp hành luật và an toàn giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông (cả trong môi

trường ảo và môi trường thực) để có thêm thông tin hỗ trợ việc phân tích thực trạng, thực nghiệm, tăng tính khách quan của kết quả nghiên cứu. Đây là phương pháp bổ trợ cho phương pháp điều tra bằng bảng hỏi và phương pháp thực nghiệm tác động.

- Khách thể nghiên cứu:

Do điều kiện thời gian và những khó khăn khách quan, chúng tôi không thể quan sát tất cả các hành vi nghiên cứu của khách thể nghiên cứu trong môi trường thực, mà chỉ tiến hành quan sát một số hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên sinh viên ở một số trường cao đẳng, đại học; thanh niên công chức và thanh niên khu dân cư đang học tập (dài hạn), bồi dưỡng (ngắn hạn) tại Trường Đào tạo cán bộ Lê Hồng Phong thành phố Hà Nội (địa điểm tại Trường hoặc tại các Trung tâm Bồi dưỡng chính trị quận, huyện, thị xã). Sau đây gọi chung là trường.

- Nội dung nghiên cứu:

Quan sát biểu hiện, mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông. Cụ thể là:

+ Khi nghiên cứu thực trạng, chúng tôi tiến hành quan sát thanh niên thực hiện các hành vi: (1) Đội mũ bảo hiểm; (2) Chuyển hướng xe; (3) Sử dụng điện thoại hoặc thiết bị âm thanh (đeo tai nghe) khi lái xe máy.

+ Khi nghiên cứu thực nghiệm, chúng tôi không chỉ tiến hành quan sát các hành động nêu trên mà còn quan sát hành vi lái xe máy của họ trong môi trường giao thông ảo của máy tập lái xe Honda Riding Trainer.

- Nguyên tắc quan sát:

Những biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy được quan sát trong điều kiện tự nhiên cả trên môi trường thực và môi trường ảo, không có bất cứ sự tác động chủ quan nào của nhà nghiên cứu làm ảnh hưởng đến quá trình thực hiện hành vi của họ. Thanh niên hoàn toàn không biết đang được quan sát ở môi trường thực; thanh niên hoàn toàn thoải mái, tự do thực hiện hành vi và không biết mục đích nhà nghiên cứu đang quan sát họ lái xe trong môi trường ảo.

- Cách thức tiến hành quan sát ở trong môi trường thực:

+ Hướng dẫn quan sát viên nhận biết xe máy; chọn thời điểm, vị trí đứng, cách thức quan sát và điền thông tin vào biên bản quan sát. Quan sát viên có thể dùng điện thoại thông minh có chức năng quay video để ghi lại những hành vi cần nghiên cứu ở khách thể trong trường hợp mật độ giao thông và số lượng khách thể tập trung cao.

+ Quan sát xe máy do thanh niên nam hay nữ điều khiển; có gương chiếu hậu hay không; có chở ai trên xe hay không; có đi theo nhóm nhiều xe máy hay không (biểu hiện phải rõ mới ghi nhận);

+ Quan sát hành động đội mũ bảo hiểm: quan sát có đội hoặc không đội mũ bảo hiểm; quy cách cài quai; loại mũ bảo hiểm đang đội;

+ Quan sát hành vi chuyển hướng xe từ trong trường ra ngoài đường và từ ngoài đường vào trong trường: có tín hiệu chuyển hướng xe theo hướng rẽ hay không; có nhường đường khi chuyển hướng theo quy định hay không;

+ Quan sát hành vi sử dụng điện thoại hoặc thiết bị âm thanh khi lái xe máy: có vừa điều khiển xe vừa sử dụng điện thoại không; có đeo tai nghe khi lái xe máy hay không;

+ Mỗi địa điểm quan sát trong 4 ngày, chia làm 2 tuần, xen kẽ sáng – chiều. Lượng thời gian quan sát: khoảng thời gian 20 phút trước giờ học; khoảng thời gian 30 phút sau giờ tan học. Cụ thể:

Bảng 3.3. Mô tả thời gian quan sát trong môi trường thực

Thời điểm Thời gian		Trước giờ	Giờ tan	Trước giờ	Giờ tan
		học sáng	học sáng	học chiều	học chiều
Tuần 1	Ngày 1	x			x
	Ngày 2		x	x	
Tuần 2	Ngày 3	x			x
	Ngày 4		x	x	

Mỗi quan sát viên chỉ quan sát một loại khách thể trong cùng một thời điểm, tại một địa điểm quan sát và có trách nhiệm thống kê kết quả quan sát theo mẫu sau mỗi buổi quan sát.

- Cách xử lý số liệu quan sát trong môi trường thực:

Từ tài liệu thu thập được từ phương pháp quan sát trong khoảng thời gian nhất định đối với mỗi khu vực và loại khách thể, chúng tôi xử lý bằng cách đếm số lượng xe máy, số lượng các hành vi thanh niên thực hiện trong kế hoạch quan sát và tính tần suất theo %, phân chia theo giới tính.

- Cách thức tiến hành quan sát khi thanh niên lái xe trong môi trường ảo của máy tập lái xe Honda Riding Trainer sẽ được trình bày rõ ở phương pháp thực nghiệm.

*** Phương pháp thảo luận nhóm:**

- Mục đích nghiên cứu:

Chúng tôi tổ chức cho các khách thể thảo luận nhóm nhằm tìm hiểu sâu hơn về những biểu hiện cụ thể của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, nhất là các hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ cũng như các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi đó.

Đồng thời, thảo luận nhóm còn nhằm mục đích tìm hiểu các biện pháp, đề xuất, kiến nghị để phòng ngừa, ngăn chặn, giảm thiểu những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ, đảm bảo an toàn giao thông cho thanh niên.

- Nội dung nghiên cứu:

+ Thảo luận các biểu hiện cụ thể của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, nhất là các hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ cũng như các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi đó.

+ Thảo luận biện pháp, đề xuất kiến nghị với cơ quan có thẩm quyền để phòng ngừa, ngăn chặn, giảm thiểu những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ, đảm bảo an toàn giao thông cho thanh niên trong thời gian tới.

- Khách thể nghiên cứu:

Chúng tôi đã tiến hành 06 cuộc thảo luận theo nhóm nhỏ với 77 thanh niên (nằm trong số 458 thanh niên được khảo sát) về những nội dung nêu trên. Trong đó:

+ Nhóm 1: có 09 thanh niên công chức khu vực nội thành (gồm 03 nữ và 06 nam);

+ Nhóm 2: có 12 thanh niên công chức khu vực ngoại thành (gồm 04 nữ và 08 nam);

+ Nhóm 3: có 16 thanh niên sinh viên khu vực nội thành (gồm 10 nữ và 06 nam);

+ Nhóm 4: có 21 thanh niên sinh viên khu vực ngoại thành (gồm 06 nữ và 15 nam);

+ Nhóm 5: có 11 thanh niên khu dân cư khu vực nội thành (gồm 05 nữ và 06 nam);

+ Nhóm 6: có 08 thanh niên khu dân cư khu vực ngoại thành (gồm 03 nữ và 05 nam);

- Cách thức tiến hành:

+ Chuẩn bị: phiếu thảo luận nhóm, gồm câu hỏi và cách thức thảo luận, trả lời câu hỏi; giấy A4; bút bi; hướng dẫn chủ trì điều hành, hỗ trợ và ghi chép kết quả thảo luận nhóm;

- + Phân nhóm thảo luận linh hoạt theo từng vấn đề; mỗi nhóm cử nhóm trưởng và thư ký ghi chép ngắn gọn nội dung thảo luận;
- + Các nhóm thảo luận và cử người báo cáo kết quả.
- + Người chủ trì thảo luận điều hành, hỗ trợ, đánh giá các nhóm thảo luận; đồng thời ghi chép, thu thập kết quả thảo luận của các nhóm.

*** Phương pháp phỏng vấn sâu:**

- + Mục đích nghiên cứu:

Chúng tôi tiến hành phỏng vấn sâu nhằm mục đích thu thập các thông tin định tính, giúp lý giải sâu hơn các số liệu định lượng trong khi đánh giá thực trạng hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

- + Khách thể nghiên cứu, bao gồm:

(i) 02 cảnh sát giao thông; 08 người dân làm việc, sinh sống gần một số trường được khảo sát ở cả khu vực nội thành và ngoại thành.

(ii) 06 cán bộ Đoàn ở nơi mà khách thể sinh sống, học tập và công tác;

(iii) 24 khách thể thanh niên công chức, thanh niên sinh viên và thanh niên khu dân cư (nằm trong số 458 thanh niên được khảo sát)

- + Nội dung phỏng vấn sâu:

Phỏng vấn sâu thanh niên về thực trạng biểu hiện nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của họ dưới góc độ hành vi chấp hành và hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ; các yếu tố ảnh hưởng tới thực trạng đó.

- Nguyên tắc phỏng vấn sâu:

+ Phỏng vấn phải được tiến hành trong bầu không khí cởi mở, chân thành, gây được thiện cảm để tạo cho khách thể cảm giác an toàn, tin cậy và thoải mái chia sẻ, bày tỏ ý kiến. Cam kết bảo mật và chỉ sử dụng kết quả phỏng vấn vào mục đích nghiên cứu.

+ Người phỏng vấn đưa ra những câu hỏi dễ hiểu, được sắp xếp theo lôgic phù hợp, tránh những câu hỏi quá dài, thiếu tế nhị.

- + Lắng nghe tích cực, khuyến khích khách thể trả lời thẳng thắn, trung thực.

- Cách tiến hành:

+ Đối với khách thể là cảnh sát giao thông: lựa chọn ngẫu nhiên, tránh vào giờ cao điểm hoặc khi họ đang quá bận rộn. Tiến hành phỏng vấn nhanh dưới hình thức trò chuyện – phỏng vấn.

+ Đối với khách thể là người dân xung quanh địa điểm khảo sát: lựa chọn ngẫu nhiên khách thể là chủ hoặc khách ở hàng quán gần cổng trường hoặc ở những nơi có tình hình giao thông phức tạp. Tiến hành phỏng vấn nhanh dưới hình thức trò chuyện – phỏng vấn.

+ Đối với khách thể là cán bộ Đoàn: người phỏng vấn có kế hoạch trước, tiến hành tại nơi khảo sát hoặc thời điểm phù hợp.

+ Đối với khách thể thanh niên: lựa chọn ngẫu nhiên, phỏng vấn sâu theo nội dung chuẩn bị trước.

+ Người phỏng vấn ghi chép nhanh những câu trả lời của khách thể; có thể sử dụng máy ghi âm để thu thập thông tin đầy đủ, chính xác.

*** Xử lý số liệu thực trạng:**

- *Cách tính điểm trong phiếu trưng cầu ý kiến:*

Điểm cho mỗi lựa chọn của khách thể ở từng câu hỏi đã được chúng tôi đưa luôn vào nội dung mức độ theo thang điểm từ 1 đến 5 điểm.

Tuy nhiên, ở một số lựa chọn của khách thể, khi nhập điểm vào phần mềm, chúng tôi tính điểm như sau:

+ Ở câu 13: điểm được tính lần lượt theo ý trả lời từ trên xuống dưới là từ 1 đến 4 điểm.

+ Ở câu 17, ý 17.4, điểm cho lựa chọn của khách thể được tính như sau:

Luôn luôn: 5 điểm	Hiếm khi: 2 điểm
Thường xuyên: 4 điểm	Chưa bao giờ: 1 điểm
Thỉnh thoảng: 3 điểm	

+ Ở câu 18, ý 18.3, điểm cho lựa chọn của khách thể được tính như sau:

Luôn luôn: 1 điểm	Hiếm khi: 4 điểm
Thường xuyên: 2 điểm	Chưa bao giờ: 5 điểm
Thỉnh thoảng: 3 điểm	

- *Xử lý số liệu điều tra từ phiếu trưng cầu ý kiến:*

Để có được kết quả nghiên cứu mang tính khách quan và có độ tin cậy cao, chúng tôi sử dụng phần mềm thống kê SPSS phiên bản 20 dùng trong môi trường Windows để xử lý số liệu thu được từ phiếu trưng cầu ý kiến.

Sau khi nhập và làm sạch số liệu, chúng tôi chạy số liệu theo các đại lượng của thống kê mô tả và thống kê suy luận:

+ Phân tích thống kê mô tả:

Điểm trung bình cộng (Mean): được dùng để tính điểm trung bình cộng của từng biến trong mỗi câu trong từng biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên và các yếu tố ảnh hưởng.

Độ lệch chuẩn (Standard Deviation): được sử dụng để đo mức độ phân tán của dữ liệu thu được từ mỗi biến, mỗi câu hỏi và nhân tố.

Tần suất: chỉ số phần trăm phương án trả lời của các câu hỏi.

+ Phân tích thống kê suy luận:

Phân tích so sánh: Để so sánh hai nhóm, sử dụng phép kiểm định T độc lập giữa hai mẫu (T - test). Để so sánh giá trị trung bình của các nhóm, sử dụng phép phân tích phương sai một yếu tố ANOVA với mức ý nghĩa 99% ($p < 0,01$) hoặc mức ý nghĩa 95% ($p < 0,05$).

Phân tích tương quan nhị biến: Dùng hệ số tương quan Pearson (r) để đo lường mối liên hệ tương quan giữa hai biến số: tương quan giữa biểu hiện hành động bên ngoài với các biểu hiện nhận thức, thái độ, động cơ; hoặc giữa các yếu tố ảnh hưởng với biểu hiện hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông của thanh niên.

Hệ số tương quan có giá trị từ -1 đến 1. Hệ số tương quan bằng 0 (hay gần 0) có nghĩa là hai biến được so sánh không có liên hệ gì với nhau; ngược lại nếu hệ số bằng -1 hay 1 có nghĩa là hai biến số có mối liên hệ tuyệt đối. Nếu giá trị của hệ số tương quan là âm ($r < 0$) có nghĩa là tương quan nghịch (x tăng thì y giảm hoặc y tăng thì x giảm); nếu giá trị hệ số tương quan là dương ($r > 0$) có nghĩa là tương quan thuận (x tăng thì y cũng tăng; x giảm thì y cũng giảm theo).

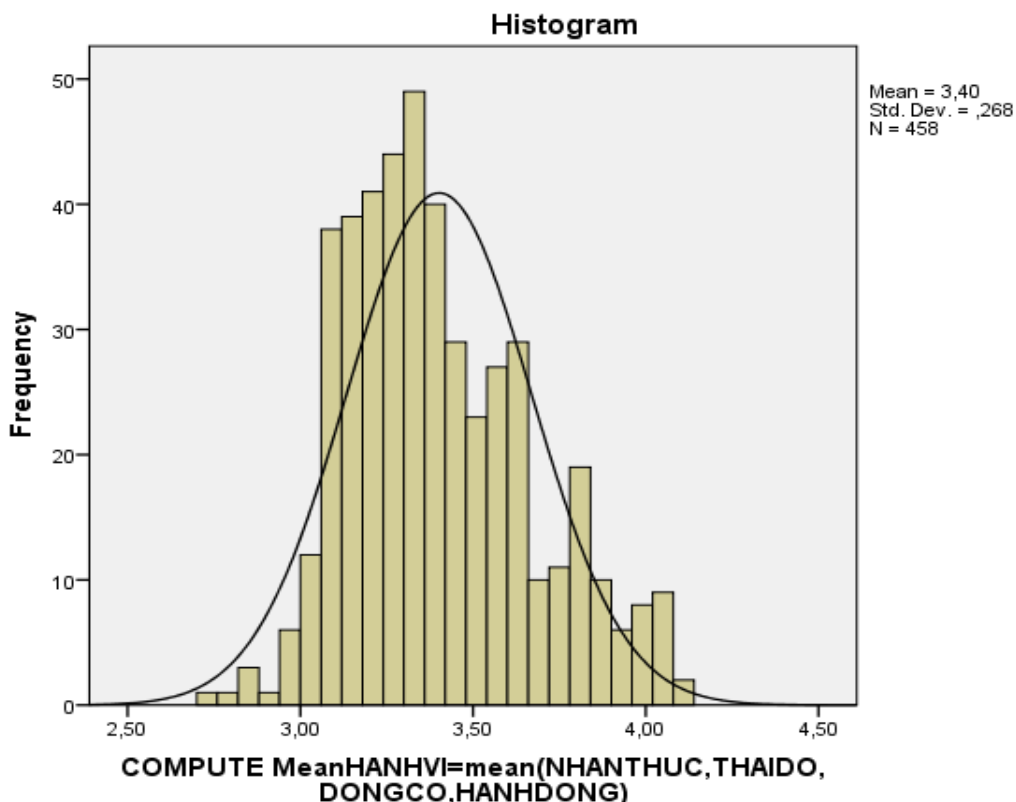
- *Xử lý kết quả điều tra định tính*:

Trên cơ sở kết quả quan sát, thảo luận nhóm và phỏng vấn sâu, chúng tôi sắp xếp dữ liệu theo nội dung nghiên cứu theo các biến nghề nghiệp, khu vực, giới tính để thuận tiện trong việc trích xuất, so sánh, giải thích kết quả nghiên cứu thực trạng và thực nghiệm.

- *Thang đánh giá*:

+ Phân bố mức độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên:

Từ số liệu khảo sát bằng bảng hỏi đã được làm sạch, chúng tôi tính điểm trung bình (Mean) và độ lệch chuẩn (Std.Dev) toàn thang đo, thể hiện ở biểu đồ 3.1 dưới đây:



Biểu đồ 3.1. Phân bố mức độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

+ Từ điểm trung bình và độ lệch chuẩn toàn thang đo ở biểu đồ 3.1 trên đây, chúng tôi chia khoảng cách giữa 5 mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên theo công thức sau:

Mức độ Rất thấp = Điểm trung bình + (-2 x Độ lệch chuẩn). Ở đây, tương ứng với điểm trung bình trong khoảng từ 0 đến 2,86.

Mức độ Thấp = Điểm trung bình + (-1 x Độ lệch chuẩn). Ở đây, tương ứng với điểm trung bình trong khoảng từ trên 2,86 đến 3,13.

Mức độ Trung bình = Điểm trung bình trong khoảng từ trên 3,13 đến 3,67.

Mức độ Cao = Điểm trung bình + (1 x Độ lệch chuẩn). Ở đây, tương ứng với điểm trung bình trong khoảng từ trên 3,67 đến 3,94.

Mức độ Rất cao = Điểm trung bình + (2 x Độ lệch chuẩn). Ở đây, tương ứng với điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

3.2.2.4. Bước thực nghiệm tác động

* Mục đích thực nghiệm:

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu thực trạng và các yếu tố ảnh hưởng tới hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên trong quá trình lái xe máy tham gia giao thông,

chúng tôi tổ chức thực nghiệm nhằm chứng minh tính khả thi của một số biện pháp nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông đường bộ của thanh niên.

* Khách thể thực nghiệm:

Khách thể thực nghiệm được lựa chọn theo mẫu thuận tiện, gồm thanh niên công chức và thanh niên nguồn công chức cấp xã đang học tập tại Trường Đào tạo cán bộ Lê Hồng Phong thành phố Hà Nội.

* Giả thuyết thực nghiệm:

Kết quả nghiên cứu được trình bày ở phần thực trạng cho thấy: mức độ biểu hiện hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ có tương quan thuận và khá chặt với mức độ nhận thức của thanh niên (hệ số tương quan $r = 0,657$), trong đó có nhận thức về luật giao thông đường bộ, nhận thức về tình huống giao thông và mức độ nguy hiểm, rủi ro trong mỗi tình huống ấy. Đồng thời, yếu tố tính răn đe của luật giao thông đường bộ cũng có tương quan thuận và khá chặt với mức độ biểu hiện hành động bên ngoài (hệ số tương quan $r = 0,507$).

Trên cơ sở đó, chúng tôi cho rằng, nếu có biện pháp đồng bộ, vừa nâng cao mức độ nhận thức về quy định của luật giao thông đường bộ, về tình huống giao thông và về mức độ nguy hiểm, rủi ro trong các tình huống giao thông ấy, vừa tăng cường tính răn đe của luật giao thông đường bộ sẽ góp phần nâng cao hơn mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông đường bộ cho thanh niên khi lái xe máy.

* Nội dung và cách thức tổ chức thực nghiệm

- Trước thực nghiệm:

+ Lựa chọn ngẫu nhiên 30 thanh niên (15 nam, 15 nữ) trong danh sách những thanh niên thường xuyên lái xe máy tham gia giao thông. Mỗi thanh niên sẽ trả lời phiếu khảo sát nhằm đánh giá mức độ nhận thức về một số quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy. Từ kết quả khảo sát, chọn ra 20 thanh niên có điểm số ở mức trung bình trở xuống, gồm 10 nam và 10 nữ, lập thành nhóm thực nghiệm. Nếu chưa đạt theo yêu cầu về mức độ và số lượng theo giới tính như trên, tiếp tục khảo sát, đánh giá cho đến khi đáp ứng yêu cầu. Nếu thừa sẽ lấy điểm từ thấp đến cao, số thanh niên có điểm trung bình còn lại sẽ đưa vào nhóm dự phòng.

+ Giới thiệu chung về máy tập lái xe Honda Riding Trainer cho 20 nghiệm thể nhóm thực nghiệm. Sau đó, chia thành các nhóm 4 - 5 người, cho làm quen, thực hành trên máy tập lái xe dưới sự hướng dẫn của hướng dẫn viên tại đại lý Honda. Tất cả

thanh niên trong nhóm này đều chạy thử, làm quen với máy tập lái xe trên kiểu đường luyện tập vào ban ngày: đường thoáng, chỉ có biển báo và đèn tín hiệu, không có phương tiện khác và tình huống giao thông nguy hiểm.

Sau khi chắc chắn mọi thành viên trong nhóm đã sử dụng thành thạo các chức năng cơ bản của máy tập, lần lượt từng thành viên thực hành 01 bài tập trên kiểu đường đại lộ (cung (loại) đường 1). Các điều kiện khác cũng giống nhau: xe tay ga; cỡ xe trung; quang cảnh ban ngày. Hướng dẫn viên sẵn sàng trợ giúp kỹ thuật nếu nghiệm thể cần.

Tiến hành đo mức độ biểu hiện hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ ở thanh niên, gồm:

Số lần thực hiện hành động vi phạm quy định về tín hiệu đèn giao thông, tốc độ, chuyển hướng xe, vạch kẻ đường và các vi phạm khác. Mỗi lần vi phạm tính 3 điểm. Điểm số này do nhà nghiên cứu hoặc cộng tác viên trực tiếp quan sát, chấm điểm vào phiếu.

Số lần va chạm (tai nạn) tính 5 điểm/lần. Số lần xử lý không phù hợp, nếu ở mức “Chú ý” tính 01 điểm/lần, ở mức “Nguy hiểm” tính 2 điểm/lần. Căn cứ vào kết quả chấm điểm của máy tính.

+ Tổng hợp điểm của phần thực hành trên máy tập lái xe, chia nhóm thực nghiệm thành 02 nhóm có kết quả tương đương nhau nhưng phải có đủ các dạng lỗi: vi phạm luật giao thông, va chạm (tai nạn) và xử lý lỗi. Nếu chưa đạt yêu cầu này, tiếp tục lấy thanh niên trong nhóm dự phòng ở bước khảo sát nhận thức về luật giao thông đường bộ. Chia nhóm này thành 02 nhóm thực nghiệm 1 và nhóm thực nghiệm 2, mỗi nhóm gồm có 10 nghiệm thể, tính thêm đến tỉ lệ hợp lý theo giới tính giữa 02 nhóm. Trong đó:

Nhóm thực nghiệm 1: gồm 10 nghiệm thể, chỉ bồi dưỡng nâng cao nhận thức về luật giao thông, không bồi dưỡng nâng cao nhận thức về tình huống giao thông và nguy hiểm, rủi ro.

Nhóm thực nghiệm 2: gồm 10 nghiệm thể, vừa bồi dưỡng nâng cao nhận thức về luật giao thông, vừa bồi dưỡng nâng cao nhận thức về tình huống giao thông và nguy hiểm, rủi ro.

- Cách thức tổ chức thực nghiệm:

+ Đối với nhóm thực nghiệm 1:

Các nghiệm thể được bồi dưỡng nâng cao nhận thức về luật giao thông đường bộ, bao gồm Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và những văn bản có liên quan, gắn với những hành vi đang nghiên cứu, gồm: đội mũ bảo hiểm; tốc độ; sử dụng điện thoại và thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính); chấp hành tín hiệu đèn giao thông; và chuyển hướng xe. Thời gian bồi dưỡng: 05 giờ. Kết thúc khóa bồi dưỡng, khảo sát nhận thức về luật giao thông đường bộ của nghiệm thể bằng mẫu phiếu đã sử dụng trước thực nghiệm.

Tiếp đó, nghiệm thể được yêu cầu thực hiện 01 bài tập trên máy tập lái xe với các điều kiện giống như lần trước thực nghiệm, đó là: kiểu đường đại lộ; xe tay ga; xe cỡ trung; quang cảnh ban ngày. Tuy nhiên, lần này nghiệm thể sẽ thực hiện bài tập trên cung đường 2 để tránh bị ảnh hưởng bởi yếu tố kinh nghiệm. Đồng thời, tăng cường tính rắn đẽ khi yêu cầu nghiệm thể lái xe phải vừa đúng luật, vừa đảm bảo an toàn, không để xảy ra va chạm. Hướng dẫn viên sẵn sàng trợ giúp kỹ thuật nếu nghiệm thể cần. Sử dụng phiếu chấm và cách tính điểm như lần trước thực nghiệm để tính kết quả bài tập thực hành.

Để rút ra kết luận khoa học, chúng tôi so sánh kết quả nhận thức của các nghiệm thể trong nhóm 1 về luật giao thông đường bộ và kết quả nhận thức nguy hiểm, rủi ro (thông qua kết quả thực hiện bài tập thực hành trên máy tập lái xe) trước và sau thực nghiệm.

+ Đối với nhóm thực nghiệm 2:

Các nghiệm thể vừa được bồi dưỡng nâng cao nhận thức về luật giao thông đường bộ, bao gồm Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và những văn bản có liên quan, vừa được bồi dưỡng nâng cao nhận thức về tình huống giao thông, những yếu tố nguy hiểm, rủi ro trong mỗi tình huống đó gắn với những hành vi đang nghiên cứu, gồm: đội mũ bảo hiểm; tốc độ; sử dụng điện thoại và thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính); chấp hành tín hiệu đèn giao thông; và chuyển hướng xe thông qua các đoạn phim ngắn (clip) từ chương trình “Tôi yêu Việt Nam” do Đài Truyền hình Việt Nam phối hợp với Công ty Honda sản xuất và được biên tập cho phù hợp với mục đích nghiên cứu có liên quan đến các hành vi cụ thể: (1) Đội mũ bảo hiểm; (2) Tốc độ; (3) Sử dụng điện thoại, tai nghe nhạc khi lái xe; (4) Chấp hành tín hiệu đèn giao thông; (5) Chuyển hướng xe.

Việc bồi dưỡng mỗi hành vi cụ thể nêu trên được tiến hành theo trình tự sau đây:

(i) Bước 1: Nghiệm thể được xem một tình huống trong clip, trong đó nhân vật lái xe máy thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ. Trước khi có hậu quả xảy ra thì tạm dừng clip.

(ii) Bước 2: Các nghiệm thể được hướng dẫn thảo luận về các quy định của luật giao thông đường bộ liên quan đến hành vi đó cũng như các yếu tố của tình huống giao thông và những nguy cơ, rủi ro đối với người nhân vật lái xe khi họ thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ; đồng thời thảo luận kỹ năng lái xe an toàn, đúng luật trong tình huống đó.

(iii) Bước 3: Nghiệm thể được xem tiếp clip, nghe hướng dẫn kỹ năng lái xe an toàn, đúng luật từ các chuyên gia ở cuối mỗi clip và so sánh với kết quả thảo luận ở bước 2.

(iv) Bước 4: Nghiệm thể được cung cấp thêm nội dung các văn bản, quy định của luật giao thông đường bộ có liên quan đến hành vi vừa xem. Từ đó chốt lại nội dung bồi dưỡng nhận thức về quy định đó.

Kết thúc khóa bồi dưỡng nâng cao nhận thức về luật giao thông đường bộ và các kỹ năng lái xe an toàn, các khách thể của nhóm thực nghiệm 2 cũng thực hiện bài tập thực hành trên máy tập lái xe và chấm điểm tương tự như nhóm thực nghiệm 1. Đồng thời, tăng cường tính răn đe khi yêu cầu nghiệm thể lái xe phải vừa đúng luật, vừa đảm bảo an toàn, không xảy ra va chạm.

Cuối cùng, so sánh nhận thức về luật giao thông đường bộ và kết quả nhận thức nguy hiểm, rủi ro (thông qua kết quả thực hiện bài tập thực hành trên máy tập lái xe) trước và sau thực nghiệm của nhóm. Đánh giá kết quả so sánh, rút ra kết luận khoa học.

TIÊU KẾT CHƯƠNG 3

Để đạt được mục đích và hoàn thành nhiệm vụ nghiên cứu, đề tài được tổ chức nghiên cứu theo 2 giai đoạn: giai đoạn nghiên cứu lí luận và giai đoạn nghiên cứu thực tiễn. Các phương pháp nghiên cứu được sử dụng phù hợp với mục đích, nội dung nghiên cứu từng giai đoạn, trong đó có phương pháp nghiên cứu chính và phương pháp nghiên cứu bổ trợ để phát huy ưu điểm, khắc phục hạn chế của từng phương pháp:

1. Giai đoạn nghiên cứu lí luận sử dụng phương pháp nghiên cứu văn bản, tài liệu là phương pháp nghiên cứu chính. Phương pháp nghiên cứu bổ trợ là phương pháp chuyên gia.

2. Giai đoạn nghiên cứu thực tiễn được chia thành 5 bước theo trình tự tuyến tính, bao gồm: (1) Bước thiết kế công cụ điều tra; (2) Bước điều tra thử; (3) Bước điều tra chính thức, trắc nghiệm, quan sát, thảo luận nhóm, phỏng vấn, xử lý số liệu thực trạng; (4) Bước thực nghiệm tác động; (5) Bước trình bày kết quả nghiên cứu.

Trong giai đoạn này, các phương pháp nghiên cứu bằng bảng hỏi và phương pháp thực nghiệm tác động là hai phương pháp nghiên cứu chính. Các phương pháp quan trọng, góp phần làm sáng tỏ kết quả khảo sát và thực nghiệm là phương pháp quan sát, phỏng vấn sâu, thảo luận nhóm và mô phỏng trong môi trường ảo của máy tập lái xe Honda Riding Trainer. Các phương pháp khác hỗ trợ đắc lực cho việc giải thích các kết quả nghiên cứu định lượng dưới góc độ khoa học, đảm bảo độ tin cậy của kết quả nghiên cứu.

3. Các số liệu thống kê được tính toán khoa học với sự trợ giúp của phần mềm SPSS 20.0 trên hệ điều hành Windows, làm tăng tính khách quan, tin cậy của các số liệu khảo sát.

CHƯƠNG 4
KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU THỰC TIỄN HÀNH VI
THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN
VÀ THỰC NGHIỆM CÁC BIỆN PHÁP TÁC ĐỘNG

4.1. Thực trạng hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

4.1.1. Đánh giá chung về thực trạng hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

Chúng tôi tiến hành nghiên cứu thực trạng mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở bốn khía cạnh: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài trên 458 khách thể bằng bảng hỏi. Kết quả được trình bày ở bảng 4.1 dưới đây:

Bảng 4.1. Đánh giá chung về thực trạng hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

Các khía cạnh	Tần suất %					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
	Rất thấp	Thấp	Trung bình	Cao	Rất cao		
Nhận thức	0,0	2,4	42,8	43,7	11,1	3,64	0,24
Thái độ	32,7	31,9	28,0	5,9	1,5	3,12	0,38
Động cơ	1,3	8,3	53,3	24,0	13,1	3,55	0,31
Hành động bên ngoài	9,2	26,2	49,6	6,3	8,7	3,30	0,37
Chung						3,40	0,27

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Phân tích số liệu tổng hợp ở bảng 4.1 (số liệu phân tích ANOVA tại Phụ lục 4) cho thấy: mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở mức độ trung bình (Điểm trung bình của toàn thang đo = 3,40). Điều này có nghĩa là mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên ở mức trung bình. Kết quả nghiên cứu cho thấy, nhiều thanh niên có nhận thức ở mức độ cao, có thái độ, động cơ đúng đắn và hành động bên ngoài phù hợp với quy định của luật giao thông đường bộ;

bên cạnh đó, cũng còn nhiều thanh niên nhận thức chưa đầy đủ, có thái độ và động cơ chưa đúng đắn, có những hành động vi phạm luật khi tham gia giao thông đường bộ.

Tiến hành kiểm định hệ số tương quan Pearson giữa các biểu hiện cho giá trị $p = 0,00$ (tức $p < 0,01$). Do vậy, có thể kết luận với mức ý nghĩa 99%, có sự tương quan thuận giữa hành động bên ngoài với các khía cạnh nhận thức, thái độ và động cơ; trong đó, khía cạnh thái độ có sự tương quan chặt nhất với khía cạnh hành động bên ngoài ($r = 0,815$), tiếp đến là nhận thức ($r = 0,657$) và động cơ ($r = 0,505$).

Phân tích ANOVA các khía cạnh *theo biến nghề nghiệp*, cho giá trị $p < 0,05$ ở tất cả các khía cạnh của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên. Do vậy, có thể kết luận ở mức ý nghĩa 95%, có sự khác biệt theo biến nghề nghiệp ở cả bốn khía cạnh; trong đó: ở khía cạnh nhận thức, thái độ và hành động bên ngoài, thanh niên công chức có điểm đánh giá cao nhất; ở khía cạnh động cơ, thanh niên sinh viên có điểm đánh giá cao nhất; thanh niên địa bàn dân cư có điểm đánh giá thấp nhất ở tất cả các khía cạnh.

Phân tích ANOVA các khía cạnh *theo khu vực*, cho giá trị $p < 0,01$ ở tất cả các khía cạnh của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên. Do vậy, có thể kết luận ở mức ý nghĩa 99%, có sự khác biệt giữa khu vực nội thành và ngoại thành ở cả bốn khía cạnh, trong đó thanh niên nội thành có điểm đánh giá cao hơn thanh niên ngoại thành.

Phân tích ANOVA các khía cạnh *theo giới tính*, cho giá trị $p < 0,01$ ở các khía cạnh nhận thức, thái độ và hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên. Do vậy, có thể kết luận ở mức ý nghĩa 99%, có sự khác biệt giữa nam và nữ ở các khía cạnh biểu hiện trên, trong đó, nữ giới có điểm đánh giá cao hơn nam giới.

Phân tích ANOVA các khía cạnh *theo kinh nghiệm lái xe*, cho giá trị $p < 0,01$ ở khía cạnh thái độ và hành động bên ngoài. Do vậy, có thể kết luận ở mức ý nghĩa 99%, có sự khác biệt giữa thanh niên có kinh nghiệm lái xe và chưa có kinh nghiệm lái xe ở khía cạnh thái độ và hành động bên ngoài; trong đó thanh niên chưa có kinh nghiệm lái xe có điểm đánh giá cao hơn thanh niên có kinh nghiệm lái xe ở hai khía cạnh đó.

Phân tích ANOVA các khía cạnh *theo giấy phép lái xe*, cho giá trị $p < 0,05$ ở các khía cạnh: nhận thức, thái độ và hành động bên ngoài. Do vậy, có thể kết luận ở

mức ý nghĩa 95%, có sự khác biệt giữa thanh niên có giấy phép lái xe và thanh niên chưa có giấy phép lái xe ở ba khía cạnh biểu hiện trên; trong đó thanh niên có giấy phép lái xe có điểm đánh giá cao hơn thanh niên chưa có giấy phép lái xe.

4.1.2. Thực trạng hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên biểu hiện ở các khía cạnh cụ thể

4.1.2.1. *Khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên*

(1) *Nhận thức của thanh niên về luật giao thông đường bộ*

* Nhận thức của thanh niên về sự cần thiết của việc chấp hành các quy định của luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông:

Bảng 4.2. Nhận thức của thanh niên về sự cần thiết phải chấp hành các quy định của luật giao thông đường bộ

TT	Sự cần thiết	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Để đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản cho người tham gia giao thông	4,65	0,58
2.	Để đảm bảo giao thông thông suốt, trật tự, hiệu quả	4,60	0,66
3.	Để giảm thiểu thiệt hại về kinh tế - xã hội cho đất nước	4,16	0,68
4.	Để xây dựng văn hóa giao thông	3,96	0,80
5.	Để thực hiện nghĩa vụ, trách nhiệm của công dân với nhà nước và xã hội	3,96	0,82
6.	Lý do khác	3,40	0,82
	Chung	4,12	0,45

Số liệu tổng hợp ở bảng 4.2 (số liệu chi tiết tại Bảng 1, Phụ lục 3) cho thấy:

Thanh niên có nhận thức ở mức độ rất cao về sự cần thiết phải chấp hành các quy định của luật giao thông đường bộ (Điểm trung bình = 4,12). Điều đó có nghĩa là: phần lớn thanh niên đã có sự nhận thức đúng đắn về sự cần thiết phải chấp hành luật giao thông đường bộ, trước hết là để đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản cho người tham gia giao thông (94,8% thanh niên cho rằng điều này là cần thiết và rất cần thiết) cũng như đảm bảo giao thông thông suốt, trật tự, hiệu quả (90,2% thanh niên cho rằng điều này là cần thiết và rất cần thiết). Tuy nhiên, còn nhiều thanh niên chưa nhận thức được rằng, việc chấp hành luật giao thông đường bộ là một trong những tiêu chí hàng đầu

để xây dựng văn hóa giao thông (29,3% thanh niên cho rằng điều này ít cần thiết và nửa cần thiết, nửa không); quan trọng hơn, nhiều thanh niên chưa nhận thức đầy đủ trách nhiệm, nghĩa vụ phải chấp hành luật giao thông đường bộ của Nhà nước (31% thanh niên cho rằng điều này ít cần thiết và nửa cần thiết, nửa không).

Kết quả nghiên cứu định tính cũng cho thấy kết quả tương tự. Dưới đây là một số kết quả trả lời phỏng vấn sâu của thanh niên, qua đó khẳng định thêm tính chính xác, khách quan của kết quả nghiên cứu định lượng:

Bạn L.T.H cho rằng: “Đối với em, khi đi xe máy ra đường, điều đầu tiên là phải giữ an toàn cho bản thân mình và người khác, muốn thế em phải chú ý đi đúng luật giao thông. Với lại, đường đông, nhiều phương tiện, mình không đi đúng luật sẽ gây cản trở, tắc đường ngay” (Bạn L.T.H, nữ, 18 tuổi, CĐTMDLHN).

Bạn N.Đ.H chia sẻ: “Em chưa rõ thế nào là văn hóa giao thông, chỉ biết ra đường phải cố gắng đi đúng luật để giữ an toàn cho bản thân, miễn sao không bị tai nạn hoặc vi phạm luật để công an bắt là được rồi” (Bạn N.Đ.H, nam, 27 tuổi, quận Hoàng Mai).

* Nhận thức về một số quy định của luật giao thông đường bộ:

Để nghiên cứu nhận thức của thanh niên về những quy định của luật giao thông đường bộ, tại thời điểm khảo sát, chúng tôi căn cứ vào Nghị định 171/2013/NĐ-CP của Chính phủ ngày 13/11/2013 Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt và Thông tư số 13/2009/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải ngày 17/07/2009 Quy định về tốc độ và khoảng cách của xe cơ giới xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ còn hiệu lực. Kết quả được tổng hợp ở bảng 4.3 dưới đây:

Bảng 4.3. Nhận thức của thanh niên về một số quy định của luật giao thông đường bộ

TT	Quy định	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Đội mũ bảo hiểm	4,07	0,45
2.	Quy định về tốc độ	3,20	0,53
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh	2,72	0,47
4.	Chấp hành tín hiệu đèn giao thông	4,13	0,35
5.	Chuyển hướng xe	3,37	0,34
	Chung	3,55	0,29

Số liệu tổng hợp ở bảng 4.3 (số liệu chi tiết tại bảng 2, Phụ lục 3) cho thấy:

Nhận thức của thanh niên về những quy định của luật giao thông đường bộ ở mức trung bình (Điểm trung bình = 3,55). Trong đó thanh niên nhận thức ở mức độ rất cao về quy định “Chấp hành tín hiệu đèn giao thông” và quy định “Đội mũ bảo hiểm”; nhận thức ở mức độ rất thấp về quy định “Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh” khi lái xe, trừ thiết bị trợ thính; có nhận thức ở mức trung bình về các quy định còn lại.

Qua tìm hiểu Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và các văn bản có liên quan, chúng tôi thấy rằng, những quy định nêu trên được nêu một cách rời rạc trong nhiều văn bản khác nhau. Do đó, thanh niên thường chỉ nhớ được một phần quy định, khó tiếp cận và ghi nhớ được đầy đủ, nhất là đối với quy định không được tuyên truyền, phổ biến, giáo dục và không bị kiểm tra, xử phạt thường xuyên.

Tiến hành phỏng vấn sâu một số thanh niên, chúng tôi có thêm thông tin làm rõ những kết quả định lượng trên:

- Về quy định đội mũ bảo hiểm:

Về chất lượng mũ bảo hiểm: Tại Thông tư liên tịch số 06/2013/TTLT-BKHCN-BCT-BCA-BGTVT giữa Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Công thương, Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải ngày 28/02/2013) có quy định quy chuẩn kỹ thuật và quy cách đội mũ bảo hiểm đối với người ngồi trên xe máy. Mặc dù có tới 99,3% thanh niên có nhận thức “rõ một phần lớn” và “rõ” về quy định “Đội mũ bảo hiểm là bắt buộc đối với người ngồi trên xe máy”, nhưng chỉ có 61,2 % thanh niên có nhận thức tương tự về quy định “Mũ bảo hiểm phải đảm bảo quy chuẩn theo quy định kỹ thuật của cơ quan có thẩm quyền”. Thống kê kết quả trả lời câu hỏi “Mũ bảo hiểm Anh (Chị) đang sử dụng có tem dán với chữ gì?” cũng cho thấy: có tới 84,93% thanh niên không biết hoặc trả lời mũ bảo hiểm hiểm mình đang đội không có tem mác. Điều đó chứng tỏ, phần lớn thanh niên chưa quan tâm đến chất lượng mũ bảo hiểm theo quy định.

Bạn B.V.Đ cho biết: “Em chỉ biết phải đội mũ bảo hiểm khi ngồi trên xe máy tham gia giao thông, chứ không biết mũ chất lượng đạt quy chuẩn là thế nào. Cảnh sát giao thông cũng thường phạt người không đội mũ bảo hiểm hoặc đội nhưng không cài quai, chứ chưa thấy phạt mũ không đạt chuẩn nên em cũng không để ý” (*Bạn B.V.Đ, nam, 19 tuổi, huyện Mỹ Đức*).

Bạn N.T.L cho rằng: “Quy định ngồi trên xe máy phải đội mũ bảo hiểm thì hầu như ai cũng biết. Còn quy định đội mũ bảo hiểm đạt quy chuẩn chất lượng cũng như quy định cài quai ra sao em có nghe nói, chứ không biết cụ thể thế nào. Từ trước tới giờ, em cũng chưa bị ai nhắc nhở về chất lượng mũ bảo hiểm, về cách đội mũ theo quy định” (Bạn N.T.L, nữ, 19 tuổi, CĐTMDLHN).

- Về quy định đảm bảo tốc độ tối đa cho phép:

Thanh niên có nhận thức chung ở mức trung bình về quy định tốc độ đối với xe máy tham gia giao thông. Trong đó, thanh niên có nhận thức ở mức cao quy định về tốc độ tối đa cho phép đối với xe máy đi trong và ngoài khu vực đông dân cư; nhưng có nhận thức ở mức rất thấp quy định phải lái xe chạy với tốc độ phù hợp hoặc dừng hẳn xe trong những điều kiện, tình huống nhất định để đảm bảo an toàn giao thông (có tới 87,1% thanh niên chỉ “Rõ một phần nhỏ” và “Rõ một nửa” về quy định này).

Bạn N.N.Đ.Tr cho biết: “Em không biết văn bản nào quy định về tốc độ đối với xe máy. Chỉ biết quy định về tốc độ tối đa ở trong và ngoài khu đông dân cư thông qua phương tiện thông tin đại chúng” (Bạn N.N.Đ.Tr, nam, 18 tuổi, CĐTMDLHN).

Bạn N.M.L chia sẻ: “ Qua phương tiện thông tin đại chúng, em biết tốc độ tối đa ở trong và ngoài khu vực đông dân cư đối với xe máy. Ngoài ra, người đi xe máy còn phải đi theo biển báo tốc độ ở từng đoạn đường. Bản thân em không rõ quy định về tốc độ phù hợp hoặc dừng xe trong những điều kiện, tình huống nhất định được nêu ở văn bản nào” (Bạn N.M.L, nam, 28 tuổi, công chức, quận Hoàn Kiếm).

Còn bạn Đ.T.K thẳng thắn chia sẻ: “Bản thân của em đã từng bị cảnh sát giao thông xử phạt do đi xe máy quá tốc độ tối đa cho phép. Sau đó về tìm hiểu, em mới biết quy định tốc độ tối đa ở trong và ngoài khu vực đông dân cư là như thế nào. Còn quy định khác về tốc độ em cũng không rõ” (Bạn Đ.T.K, nam, 20 tuổi, huyện Mỹ Đức).

- Về quy định sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính):

Thanh niên nhận thức chung ở mức độ trung bình về quy định sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) đối với người lái xe máy. Trong đó, nhận thức ở mức độ trung bình về việc không được sử dụng điện thoại để nghe, gọi, nhắn tin, xem tin nhắn; nhưng nhận thức ở mức độ rất thấp về quy định sử dụng thiết bị âm thanh (như quy định cấm đeo tai nghe nhạc khi đang lái xe máy) khi có tới 97,4% thanh niên chỉ “Rõ một phần nhỏ” và “Rõ một nửa” về quy định đó.

Bạn N.H.N cho biết: “ Qua các phương tiện thông tin đại chúng, em được biết khi đang điều khiển xe máy thì không được nghe, gọi điện thoại cũng như đọc, xem tin nhắn; còn quy định không được đeo tai nghe nhạc khi đi xe máy em chưa hề biết” (Bạn N.H.N, nữ, 18 tuổi, CDCDHT). Còn bạn B.H.L thừa nhận: “Em có biết pháp luật không cho phép sử dụng điện thoại khi đang điều khiển xe cơ giới, chứ vừa lái xe vừa nghe nhạc bằng tai nghe cũng cấm thì em hoàn toàn không biết. Em chưa thấy ai bị phạt vì đeo tai nghe khi đang lái xe cả” (Bạn B.H.L, nữ, 30 tuổi, công chức, quận Hoàn Kiếm).

- Về quy định chấp hành tín hiệu đèn giao thông:

Số liệu khảo sát cho thấy, thanh niên có nhận thức chung ở mức độ rất cao về quy định này, trong đó, thanh niên nhận thức ở mức rất cao về chức năng của tín hiệu đèn xanh và đỏ (100% thanh niên nhận thức từ “rõ một phần lớn” trở lên), còn tín hiệu đèn vàng, cả trong trường hợp đèn vàng rồi chuyển đèn đỏ và đèn vàng nhấp nháy, chỉ được nhận thức ở mức trung bình (tương ứng là 46,5% và 43,9% thanh niên chỉ “rõ một nửa” về quy định đó). Một số thanh niên được phỏng vấn sâu đã lí giải khoảng cách trong nhận thức về quy định chấp hành tín hiệu đèn giao thông như sau:

Bạn Đ.V.T lý giải: “Đèn xanh, đèn đỏ đã có từ rất lâu, nhất là ở nội thành, ai cũng biết tín hiệu đèn đỏ thì dừng, xanh thì được đi, tín hiệu đèn vàng chỉ là chuyển tiếp giữa hai tín hiệu đèn xanh và đỏ mà thôi” (Bạn Đ.V.T, nam, 19 tuổi, CDTMDLHN).

Bạn N.T.M.P bày tỏ: “Nói về chức năng, tín hiệu đèn xanh đi, đèn đỏ dừng thì ai mà chẳng biết. Nhưng về tín hiệu đèn vàng thì không phải ai cũng biết rằng: đèn vàng nhấp nháy thì đi chậm, không thì phải dừng trước vạch dừng. Lâu nay cảnh sát giao thông cũng ít xử lý vi phạm quy định về đèn vàng nên nhiều người không rõ” (Bạn N.T.M.P, nữ, 26 tuổi, công chức, quận Hoàn Kiếm).

- Về quy định chuyển hướng xe:

Nhận thức chung của thanh niên về quy định chuyển hướng xe ở mức độ trung bình, trong đó, đáng chú ý là: thanh niên có nhận thức ở mức rất cao về quy định chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ (khi có tới 93,7% thanh niên nhận thức “rõ một phần lớn trở lên), nhưng lại có nhận thức ở mức rất thấp quy định không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường (100% thanh niên chỉ “rõ

một phần nhỏ” và “rõ một nửa”) và nhận thức ở mức độ trung bình ở các quy định còn lại.

Bạn T.T.H cho biết: “Về quy định chuyển hướng xe, em chỉ biết là khi muốn rẽ theo hướng nào thì phải bật đèn xi-nhan theo hướng đó, quan sát thấy an toàn thì rẽ thôi” (Bạn T.T.H, nam, 18 tuổi, CĐCĐHT).

Bạn P.T.N nhận thức rằng: “Chuyển hướng xe thì quan trọng nhất là bật đèn xi-nhan theo hướng rẽ. Lâu nay em thấy cảnh sát giao thông chỉ bắt phạt những xe rẽ mà không bật đèn xi-nhan mà thôi” (Bạn P.T.N, nữ, 23 tuổi, quận Hoàng Mai).

Kết quả kiểm định t-Test với mức ý nghĩa 99% cho thấy thanh niên khu vực nội thành có mức độ nhận thức cao hơn thanh niên khu vực ngoại thành; thanh niên có giấy phép lái xe cao hơn thanh niên chưa có giấy phép lái xe; thanh niên có kinh nghiệm lái xe từ 12 tháng trở lên cao hơn những thanh niên có kinh nghiệm lái xe dưới 12 tháng.

* Nhận thức của thanh niên về tình huống giao thông khi lái xe máy tham gia giao thông đường bộ:

Hành vi tham gia giao thông có tính tương tác rất cao với người, phương tiện giao thông và các điều kiện khác trong những tình huống nhất định. Do đó, để chấp hành luật giao thông đường bộ trong quá trình tham gia giao thông, thanh niên không chỉ phải nhận thức rõ nội dung những quy định của luật giao thông trong văn bản mà còn phải nhận thức được những thành tố của tình huống giao thông thực tế mà mình đang tham gia vào. Kết quả khảo sát nhận thức của thanh niên về tình huống giao thông, được thể hiện trong bảng 4.4 dưới đây:

Bảng 4.4. Nhận thức của thanh niên về tình huống giao thông

TT	Các thành tố tố, cấp độ của tình huống giao thông	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Hệ thống báo hiệu đường bộ	3,87	0,87
2.	Phương tiện và trạng thái vận động của phương tiện bản thân đang điều khiển	4,73	0,47
3.	Trạng thái vận động của phương tiện, người tham gia giao thông khác xung quanh	3,91	0,92
4.	Trạng thái vận động của dòng giao thông (thông thoáng, ùn tắc,..)	4,70	0,53

5.	Sự kiểm soát giao thông (cảnh sát giao thông, ...)	4,64	0,53
6.	Điều kiện đường sá	4,71	0,50
7.	Điều kiện khác (không gian, thời gian, thời tiết)	4,76	0,48
8.	Ý nghĩa của các đối tượng trên trong mối tương quan giữa chúng	3,19	0,64
9.	Dự liệu được trạng thái tiếp theo của các phương tiện và dòng giao thông	3,14	0,64
	Chung	4,18	0,39

Số liệu tổng hợp ở bảng 4.4 (số liệu chi tiết tại bảng 3, Phụ lục 3) cho thấy: Nhận thức chung của thanh niên về tình huống giao thông khi lái xe máy ở mức độ rất cao (Điểm trung bình = 4,18). Tuy nhiên, mức độ nhận thức về mỗi thành tố, cấp độ của tình huống giao thông của thanh niên có sự khác nhau.

Số liệu khảo sát cho thấy, mặc dù thanh niên nhận thức rõ về hầu hết các thành tố riêng lẻ, cả động và tĩnh của tình huống giao thông, nhưng nhận thức về ý nghĩa, mối tương quan và dự liệu trạng thái tiếp theo của các thành tố đó còn hạn chế (với tỉ lệ thanh niên nhận thức tương ứng “rõ một phần nhỏ” và “rõ một nửa” về hai cấp độ đó lần lượt là 68,2% và 72%). Điều này sẽ gây khó khăn cho thanh niên trong việc chấp hành quy định của luật giao thông đường bộ trong những tình huống phức tạp cũng như dễ gặp nguy hiểm, rủi ro trong các tình huống giao thông đó.

(2) Nhận thức của thanh niên về hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

* Nhận thức của thanh niên về hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ:

Theo quy định của luật giao thông đường bộ hiện hành và thực tiễn cho thấy, hành vi vi phạm luật giao thông của người lái xe máy có thể gây ra nhiều hậu quả đáng tiếc. Kết quả khảo sát nhận thức của thanh niên về vấn đề này thể hiện ở bảng 4.5 dưới đây:

Bảng 4.5. Nhận thức của thanh niên về hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

TT	Những hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Bị xử phạt hành chính	4,66	0,70
2.	Bị xử lý hình sự	2,66	0,72
3.	Bị tạm giữ phương tiện	4,05	0,60

4.	Bị tước giấy phép lái xe	4,09	0,63
5.	Gây thương vong cho bản thân	4,63	0,73
6.	Hư hỏng phương tiện	4,03	0,63
7.	Bị kỷ luật; trách mắng	4,02	0,60
8.	Gây hậu quả về kinh tế cho gia đình và xã hội	3,98	0,59
9.	Gây thương vong cho người khác	4,52	0,86
10.	Bị người khác coi thường	4,03	0,69
11.	Ảnh hưởng xấu đến việc xây dựng văn hóa giao thông	3,86	0,80
12.	Hậu quả khác	2,62	0,75
	Chung	3,93	0,44

Số liệu tổng hợp ở bảng 4.5 (số liệu chi tiết tại bảng 4, Phụ lục 3) cho thấy:

Thanh niên có nhận thức chung ở mức cao về hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ (Điểm trung bình chung = 3,93). Trong đó, thanh niên nhận thức ở mức độ cao và rất cao về hầu hết các hậu quả. Nhưng có nhận thức ở mức rất thấp về các hậu quả: (2) Bị xử lý hình sự; (12) Hậu quả khác.

Kết quả nghiên cứu định tính qua phỏng vấn sâu một số thanh niên cho thấy rõ hơn kết quả nghiên cứu định lượng trên đây:

Bạn T.T.H chia sẻ: “Hậu quả của việc vi phạm luật giao thông có thể có rất nhiều, nhưng em thường thấy, nếu vi phạm luật giao thông thì người lái xe thường bị phạt hành chính hoặc có thể gây ra thương vong cho mình hoặc người khác. Còn bị xử lý hình sự do vi phạm luật giao thông thì em không rõ lắm” (Bạn T.T.H, nam, 18 tuổi, CDCDHT).

Bạn N.Đ.H cho biết: “Hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ có rất nhiều và có thể để lại hậu quả rất nghiêm trọng, nhất là có thể gây thương vong cho bản thân và người khác, bị phạt tiền hoặc để lại nhiều hệ lụy và phiền toái cho gia đình, xã hội; thậm chí, em được biết rằng nếu gây thương vong cho người khác có thể bị xử lý hình sự” (Bạn N.Đ.H, nam, 30 tuổi, công chức, huyện Ứng Hòa).

Rõ ràng, thanh niên có nhận thức rõ về những hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ đối với bản thân, gia đình và xã hội. Điều này sẽ góp phần điều chỉnh hành động của thanh niên khi tham gia giao thông theo hướng chấp hành luật giao thông, tránh những hậu quả có thể xảy ra.

* Nhận thức về khả năng xảy ra tai nạn khi thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ:

Mặc dù thanh niên có nhận thức rõ về những hậu quả có thể xảy ra khi thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ, nhưng số liệu thống kê thực tế đã cho thấy, thanh niên chiếm tỉ lệ cao trong các vụ tai nạn giao thông. Điều này được giải đáp một phần từ kết quả thu được ở bảng 4.6 dưới đây:

Bảng 4.6. Nhận thức của thanh niên về khả năng xảy ra tai nạn khi thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

TT	Khả năng xảy ra tai nạn khi	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Không đội mũ bảo hiểm theo quy định	3,30	0,65
2.	Điều khiển xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép	4,10	0,53
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe	2,74	0,44
4.	Không chấp hành tín hiệu đèn giao thông	3,84	0,38
5.	Chuyên hướng xe không đúng quy định	3,90	0,39
	Chung	3,56	0,33

Số liệu tổng hợp ở bảng 4.6 (số liệu chi tiết tại bảng 5, Phụ lục 3) cho thấy:

Khi thực hiện một số hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ, mức độ nhận thức của thanh niên về khả năng xảy ra tai nạn ở mức trung bình (Điểm trung bình = 3,56). Trong đó, đáng chú ý: Có trên 15% thanh niên nhận thức rằng khả năng xảy ra tai nạn là ít hoặc có thể có, có thể không khi điều khiển xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép; thanh niên nhận thức khả năng xảy ra tai nạn ở mức rất thấp nếu có hành vi “Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe” (trong đó, 100% thanh niên nhận thức rằng không có hoặc ít có khả năng tai nạn khi vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...). Như vậy, *thanh niên có xu hướng đánh giá khả năng xảy ra tai nạn thấp hơn thực tế khi thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ* nói trên. Điều đó có thể khiến họ đưa ra những quyết định không phù hợp trong những tình huống giao thông ẩn chứa nguy cơ, rủi ro cao và dễ dẫn đến tai nạn, thương vong.

Khi trả lời câu hỏi phỏng vấn sâu, một số thanh niên đã có những chia sẻ giúp làm rõ thêm kết quả nghiên cứu định lượng trên đây:

Bạn N.X.D chia sẻ: “Đối với em, khả năng xảy ra tai nạn cao nhất là khi người lái xe chạy tốc độ quá nhanh hoặc vượt đèn đỏ mà không quan sát. Việc không đội mũ bảo hiểm chỉ làm tăng chấn thương khi đã xảy ra tai nạn chứ không gây ra tai nạn

được. Còn sử dụng điện thoại hay nhất là đeo tai nghe lái xe cũng khó xảy ra tai nạn” (Bạn N.X.D, nam, 25 tuổi, công chức, quận Hoàn Kiếm).

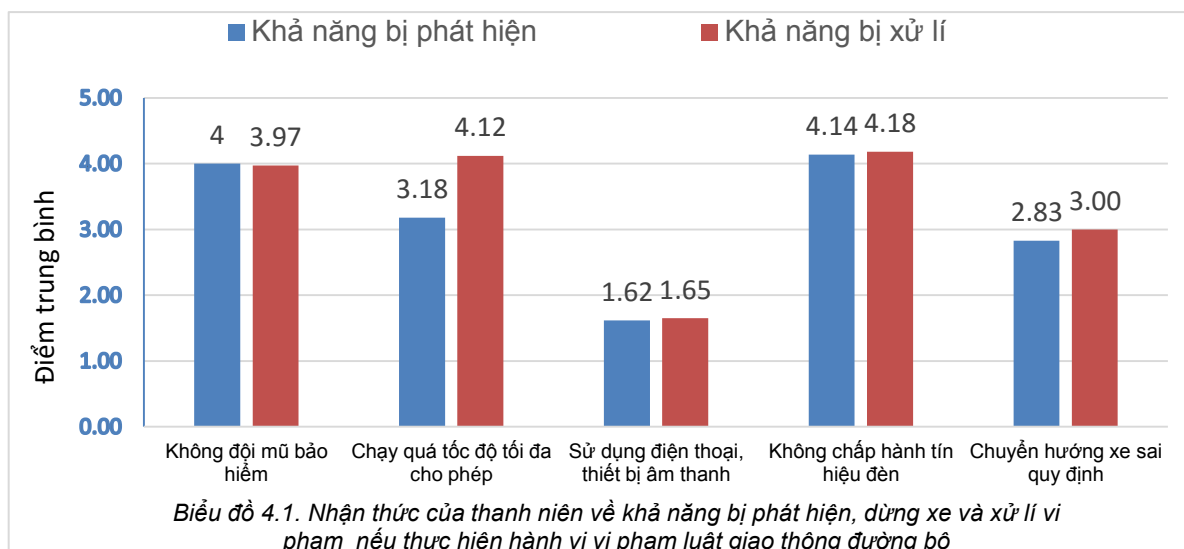
Bạn N.V.A cho rằng: “Khi lái xe bọn em nhận thức được khi nào phải làm gì nên dù có đi nhanh, vượt đèn đỏ hay nghe điện thoại chúng em vẫn đảm bảo an toàn” (Bạn N.V.A, nam, 18 tuổi, CĐCDHT).

Bạn L.V.K cho biết: “Khi tham gia giao thông, ai chẳng ngại va chạm, tai nạn. Tuy nhiên khi phóng nhanh, vượt đèn đỏ đúng là dễ xảy ra tai nạn, nhưng bọn em tự biết rằng vẫn có thể điều khiển được xe đảm bảo an toàn trong những trường hợp ấy. Còn nghe điện thoại hay đeo tai nghe nhạc khi lái xe thì chẳng vấn đề gì” (Bạn L.V.K, nam, 29 tuổi, quận Hoàng Mai).

Kết quả phỏng vấn sâu cho thấy thanh niên có tâm lí chủ quan, quá tự tin vào khả năng lái xe máy của mình khi thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông, hành vi đó có khả năng xảy ra tai nạn rất cao giữa người lái xe máy và người khác. Do đó, khi tuyên truyền, giáo dục thanh niên về luật giao thông đường bộ cần làm cho thanh niên hiểu rõ nguy cơ tai nạn rất cao hoặc bị chấn thương nặng hơn nếu xảy ra tai nạn khi thực hiện một số hành vi vi phạm nói trên trong quá trình tham gia giao thông, tránh tâm lí chủ quan hoặc quá tự tin vào khả năng điều khiển phương tiện của bản thân.

* Nhận thức của thanh niên về *khả năng bị phát hiện, dừng xe và xử lí vi phạm* bởi cơ quan chức năng khi thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ:

Chúng tôi đã hỏi thanh niên về khả năng bị phát hiện, dừng xe và xử lí vi phạm bởi cơ quan chức năng khi thực hiện một số hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ. Dưới đây là biểu đồ so sánh khả năng bị phát hiện và xử lí bởi cơ quan chức năng khi thanh niên thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ khi lái xe máy tham gia giao thông (Số liệu chi tiết ở bảng 6 và bảng 7, Phụ lục 3):



Số liệu thu được cho thấy nhận thức của thanh niên về khả năng bị phát hiện, dừng xe và xử lý vi phạm bởi cơ quan chức năng khi thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ cụ thể như sau:

- Về hành vi không đội mũ bảo hiểm đúng quy định:

Thanh niên nhận thức ở mức rất cao về khả năng bị phát hiện, xử lý bởi cơ quan chức năng nếu không đội mũ bảo hiểm đúng quy định, nhất là hành vi không đội mũ bảo hiểm hoặc đội nhưng không cài quai. Tuy nhiên, đáng chú ý, có trên 76% thanh niên cho rằng “ít khi bị phát hiện” và “có thể có bị phát hiện, có thể không” nếu đội mũ bảo hiểm kém chất lượng.

Trả lời phỏng vấn sâu, bạn N.H.P cho biết: “Theo quan sát của em thấy rằng, việc phát hiện người không đội mũ bảo hiểm rất dễ dàng, nhưng phát hiện đâu là mũ bảo hiểm đạt chuẩn thì không đơn giản, bởi tem chất lượng được dán phía sau mũ, hơn nữa ở nội thành lưu lượng người tham gia giao thông rất đông, khó có thể để ý được” (*Bạn N.H.P, nữ, 26 tuổi, quận Hoàng Mai*).

Còn bạn T.V.T cho rằng: “Em biết là có quy định phải đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn, nhưng trên thực tế, rất khó kiểm soát chất lượng, nhất là ở nông thôn; có khi mũ không đạt chuẩn cũng được dán tem đạt chuẩn, chỉ khi xảy ra tai nạn mới biết là mua phải mũ rởm” (*Bạn T.V.T, nam, 30 tuổi, huyện Ứng Hòa*).

Trong khi thảo luận nhóm, nhiều ý kiến cho rằng, việc dừng xe và xử lý hành vi không đội mũ bảo hiểm hoặc đội nhưng không cài quai của cảnh sát giao thông được tiến hành thường xuyên, ở bất cứ chốt kiểm soát nào hoặc bởi bộ phận cảnh sát cơ động, cảnh sát giao thông hóa trang thường xuyên tuần tra kiểm soát trên đường, phố. Đồng thời, các lực lượng trên luôn quan tâm xử lý triệt để việc không đội mũ bảo hiểm theo quy định. Do đó, nếu không đội mũ bảo hiểm hoặc đội mũ mà không cài quai thì gần như chắc chắn sẽ bị dừng xe và xử lý nếu bị phát hiện.

- Về hành vi lái xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép:

Thanh niên nhận thức về khả năng bị phát hiện bởi cơ quan chức năng nếu lái xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép ở mức trung bình (trong đó, 80,3% thanh niên nhận thức

rằng “Có thể bị phát hiện, có thể không”), nhưng khả năng bị dừng xe và xử lý vi phạm ở mức cao nếu bị phát hiện (khi có tới 81,4% thanh niên nhận thức rằng nếu bị phát hiện thì chắc chắn hoặc gần như chắc chắn bị dừng xe và xử lý).

Khi thảo luận nhóm nhỏ, nhiều thanh niên cho rằng: để có căn cứ dừng xe và xử lý xe máy vi phạm tốc độ phải sử dụng phương tiện bắn tốc độ, nhưng hiện nay cảnh sát giao thông chỉ thường xuyên bắn tốc độ và xử phạt ô tô là chính. Hơn nữa, họ thường chỉ lập chốt trên cung đường nhất định ở quốc lộ, chứ rất ít khi họ tổ chức bắn tốc độ những loại đường khác, nhất là trong nội thành. Mặc dù ở nội thành được lắp nhiều camera nhưng thường để phạt nguội phương tiện vượt đèn đỏ, đi sai làn là chính. Nếu bị phát hiện xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép (bằng camera hoặc máy bắn tốc độ) thì gần như chắc chắn sẽ bị dừng xe và xử phạt vì hành vi đó rất nguy hiểm. Bên cạnh đó, một số ít thanh niên lý giải rằng, vì xe máy nhỏ gọn và cơ động hơn ô tô, cùng một lúc cảnh sát giao thông khó có thể kiểm tra tốc độ, dừng đồng loạt các xe vi phạm để xử phạt; hoặc quan sát thấy bị cảnh sát giao thông bắn tốc độ, có thể rẽ đường khác hoặc dừng lại không đi nữa sẽ không bị dừng xe và xử phạt.

- Về hành vi sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính):

Thanh niên nhận thức về khả năng bị phát hiện, dừng xe và xử lý bởi cơ quan chức năng nếu sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe ở mức rất thấp, nhất là khi đeo tai nghe trong lúc lái xe sẽ rất khó bị phát hiện (trong đó có tới 87,6% thanh niên khẳng định “chắc chắn không bị phát hiện”). Lý giải điều này, trong kết quả thảo luận nhóm, nhiều thanh niên cho rằng, việc nghe điện thoại thường khó bị phát hiện kể cả khi đường đông như trong nội thành hay đường thoáng như ở ngoại thành. Bởi khi lái xe, thanh niên thường nghe điện thoại rất nhanh, trong khi đó chỉ cầm điện thoại bằng một tay, tay kia vẫn lái xe máy bình thường nên phải rất chú ý mới phát hiện được. Việc phát hiện đeo tai nghe khi lái xe còn khó hơn nhiều, bởi tai nghe nhỏ gọn, thậm chí có áo, mũ, tóc “ngụy trang” nên rất khó phát hiện. Hơn nữa, bằng kinh nghiệm của bản thân, hầu hết thanh niên cho rằng, nếu có bị phát hiện sử dụng điện thoại, đeo tai nghe cũng chưa thấy cảnh sát giao thông nhắc nhở cũng như dừng xe, xử phạt bao giờ.

- Về hành vi không chấp hành tín hiệu đèn giao thông:

Thanh niên nhận thức rằng, nếu không chấp hành tín hiệu đèn giao thông thì khả năng bị phát hiện, dừng xe và xử phạt ở mức rất cao. Tuy nhiên, một bộ phận thanh niên (17,7%) cho rằng, kể cả khi bị phát hiện không chấp hành tín hiệu đèn giao thông, thì khả năng bị dừng xe và xử lý là 50/50 (có thể có, có thể không) hoặc ít xảy ra.

Khi thảo luận nhóm, nhiều ý kiến cho rằng, hiện nay, đèn xanh đèn đỏ được lắp phổ biến, nhất là ở những giao lộ có mật độ phương tiện qua lại lớn. Tuy nhiên không phải lúc nào cũng có lực lượng chức năng ở những nơi có tín hiệu đèn để kiểm soát, xử phạt hành vi không chấp hành tín hiệu đèn giao thông, nhất là ở những đường phố nhỏ. Hoặc có khi ở những giao lộ lớn, có cảnh sát giao thông, nhưng số người vi phạm nhiều trong cùng một thời điểm, sẽ khó có thể xử phạt hết được.

- Về hành vi chuyển hướng xe sai quy định:

Thanh niên nhận thức về khả năng bị phát hiện bởi cơ quan chức năng nếu chuyển hướng xe không đúng quy định ở mức rất thấp; khả năng bị dừng xe và xử lý ở mức thấp, nhất là chuyển hướng xe không giảm tốc độ và chuyển hướng xe đột ngột không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định. Tuy nhiên, thanh niên nhận thức về khả năng bị phát hiện bởi cơ quan chức năng nếu chuyển hướng xe mà không có tín hiệu báo hướng rẽ ở mức rất cao (có 81,2% thanh niên cho rằng chắc chắn hoặc gần như chắc chắn sẽ bị phát hiện). Khi thảo luận nhóm, bằng kinh nghiệm của mình, nhiều thanh niên cho rằng, hiện cảnh sát giao thông chủ yếu tuần tra, kiểm soát những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ bằng mắt thường, nhất là ở ngoại thành. Do đó, việc phát hiện, dừng xe và xử lý hành vi chuyển hướng xe mà không bật đèn xi-nhan là dễ dàng hơn cả.

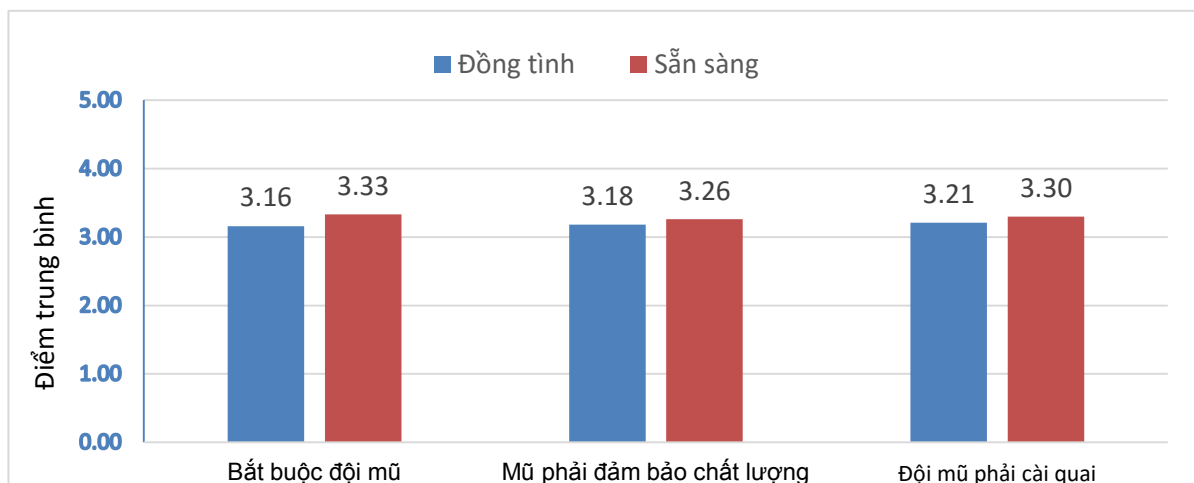
4.1.2.2. Khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

(i) Thái độ của thanh niên đối với hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ

* Thái độ của thanh niên đối với quy định và sẵn sàng chấp hành quy định của luật giao thông đường bộ:

Cùng với nhận thức những quy định của luật giao thông đường bộ, thanh niên cũng tỏ thái độ đồng tình hoặc không đồng tình, sẵn sàng hoặc không sẵn sàng chấp hành những quy định đó.

- Thái độ của thanh niên đối với quy định và sẵn sàng chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm:

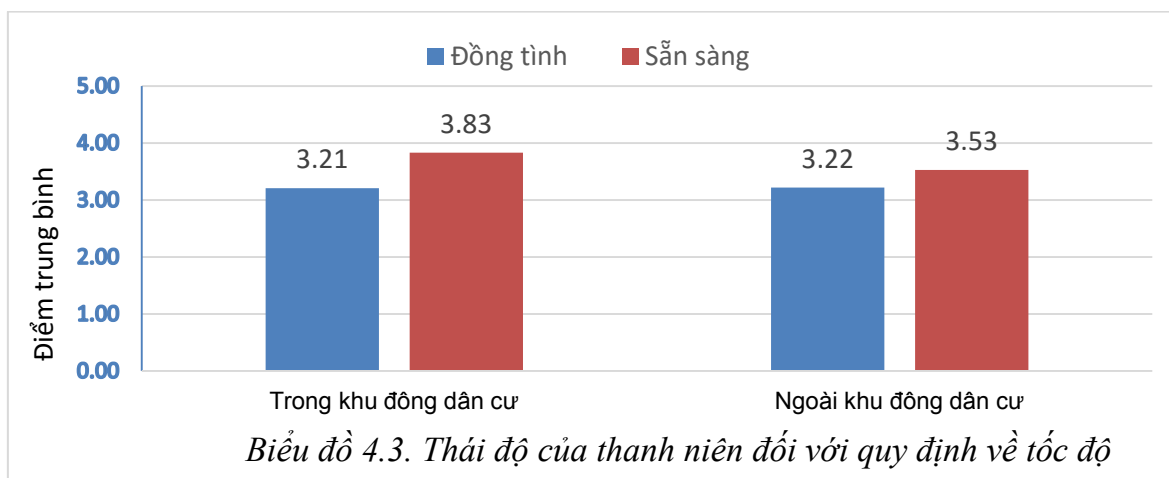


Biểu đồ 4.2. Thái độ của thanh niên đối với quy định đội mũ bảo hiểm

Biểu đồ 4.2 (số liệu chi tiết tại bảng 9 và bảng 10, Phụ lục 3) cho thấy: Thanh niên có thái độ đồng tình đối với quy định và sẵn sàng chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm ở mức trung bình. Đáng chú ý, có tới 81,4% thanh niên được hỏi chỉ đồng tình một nửa với quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm khi ngồi trên xe máy tham gia giao thông.

Khi thảo luận nhóm, nhiều thanh niên tỏ thái độ rất đúng đắn khi cho rằng: đội mũ bảo hiểm trước hết là đảm bảo cho bản thân an toàn hơn khi bị tai nạn, vì thế mũ phải đảm bảo chất lượng và được cài quai đúng cách; đồng thời, rủi ro tai nạn có thể xảy ra bất cứ khi nào, ở đâu, do đó, cần phải có quy định cụ thể như luật giao thông hiện hành, tức là đã ngồi trên xe máy phải đội mũ bảo hiểm. Tuy nhiên, một số thanh niên, cả nam và nữ có thái độ chủ quan khi cho rằng: không nên quy định cứ ngồi trên xe máy là phải đội mũ bảo hiểm, bởi nhiều khi chỉ đi có một đoạn đường rất ngắn, lại đi trong đường làng, ngõ xóm hoặc những khi trời nóng nực, đội mũ rất bất tiện. Số khác thì cho rằng, pháp luật quy định việc đội mũ bảo hiểm phải đạt quy chuẩn chất lượng nhưng khi đi mua rất khó phân biệt thật - giả, mũ kém chất lượng và mũ đạt chuẩn chất lượng, cứ thích mũ nào thì họ mua mũ đó; theo thanh niên, việc kiểm soát chất lượng mũ là việc của quản lý nhà nước, chứ không phải là họ.

- Thái độ đối với quy định và sẵn sàng chấp hành quy định về tốc độ:

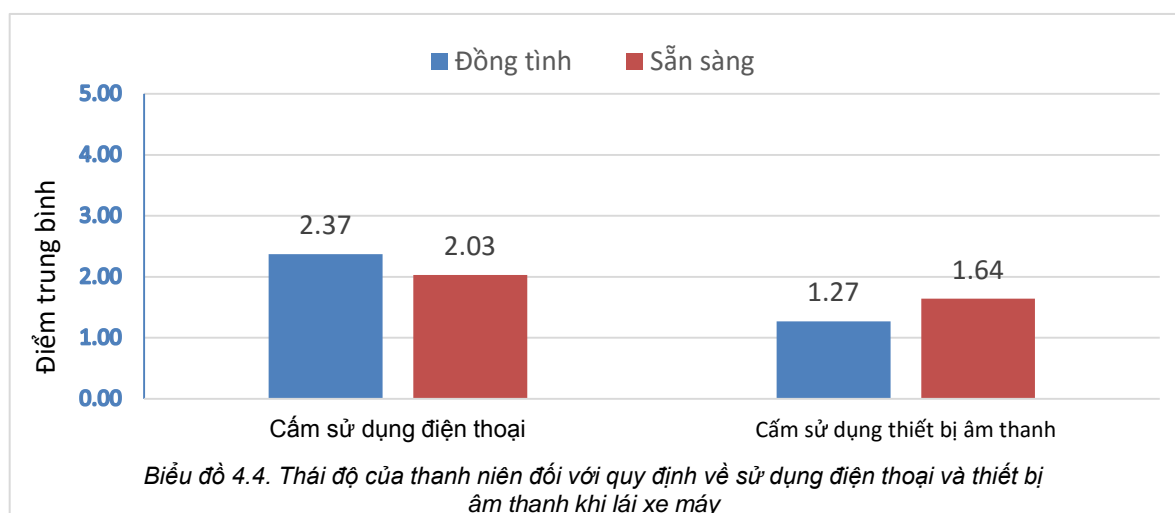


Biểu đồ 4.3 (số liệu chi tiết tại bảng 11 và bảng 12, Phụ lục 3) cho thấy: Thanh niên đồng tình ở mức trung bình nhưng sẵn sàng thực hiện quy định về tốc độ tối đa cho phép ở mức cao.

Khi thảo luận nhóm, một số thanh niên cho rằng: ở nội thành Hà Nội, phần lớn là đường có lưu lượng phương tiện lớn, nếu không có quy định giới hạn tốc độ tối đa thì cũng khó có thể đi nhanh được, do đó, chỉ nên dùng biển hạn chế tốc độ ở những đường phố nhất định. Từ đó có thể hiểu tại sao thanh niên dù có thái độ đồng tình thấp nhưng lại có thái độ sẵn sàng chấp hành cao đối với quy định này.

Còn ở ngoại thành, đường thoáng, xe tốt, tầm nhìn tốt nhưng nhiều khi đặt biển giới hạn tốc độ rất thấp khiến việc lưu thông chậm chạp, thậm chí dẫn đến ùn tắc phương tiện; hoặc từ nơi đặt biển giới hạn tốc độ tối đa cao đến nơi đặt biển giới hạn tốc độ tối đa thấp gần nhau đến mức người lái xe phải phanh gấp nếu muốn thực hiện nghiêm chỉnh quy định ghi trên biển báo; khi đó, rất dễ xảy ra va chạm giữa phương tiện đi sau với phương tiện đi trước hoặc gây lúng túng, tai nạn nếu lái xe không làm chủ được phương tiện.

- Thái độ đối với quy định và sẵn sàng chấp hành quy định cấm sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) khi lái xe máy:



Biểu đồ 4.4 (số liệu chi tiết tại bảng 13 và bảng 14, Phụ lục 3) cho thấy: Thái độ đồng tình và sẵn sàng thực hiện quy định của thanh niên đối với quy định về cấm sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) khi lái xe máy ở mức độ rất thấp. Đáng chú ý, có tới 72,9% thanh niên tỏ thái độ không đồng tình với quy định cấm sử dụng thiết bị âm thanh, trừ thiết bị trợ thính.

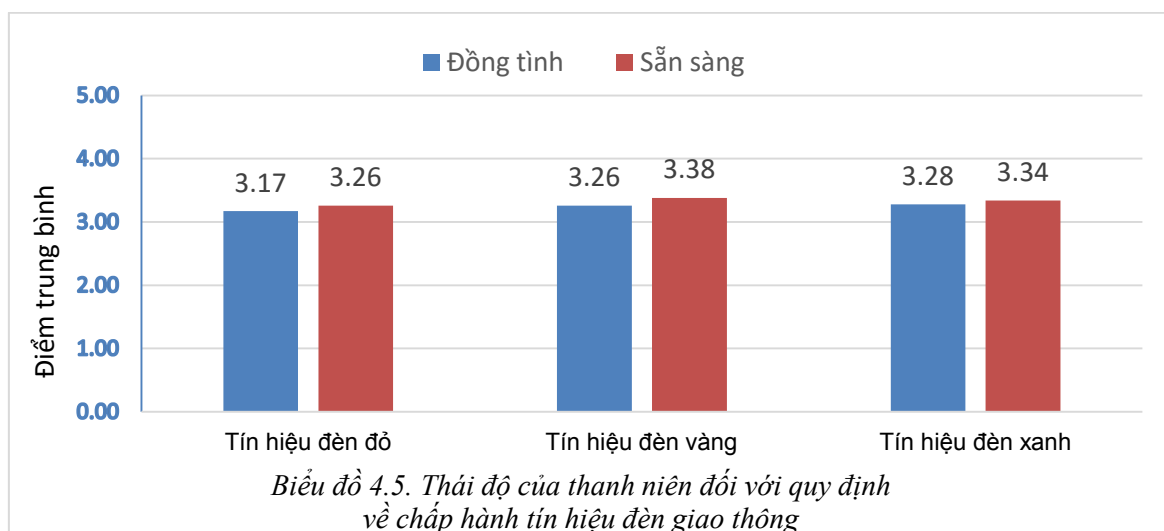
Kết quả phỏng vấn sâu thanh niên lý giải rõ hơn về số liệu trên:

Bạn N.Đ.H cho rằng: “Quy định cấm sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe máy là không hợp lý. Bởi vì khi nghe điện thoại, người ta vẫn hoàn toàn có thể lái xe đi chậm bằng một tay; còn khi đường đông có thể người ta sẽ dừng lại để nghe. Em chưa biết có ai bị tai nạn vì đeo tai nghe nhạc, nhưng đối với em, có tai nghe nhạc, đi đường đông, ùn tắc cảm thấy đỡ căng thẳng hơn” (Bạn N.Đ.H, nam, 27 tuổi, quận Hoàng Mai)

Bạn N.T.H chia sẻ: “Phụ nữ bọn em thường để điện thoại trong cốp xe, nên đi đường không phải bận tâm chuyện nghe điện thoại. Nếu có nghe điện thoại thì ở đoạn đường vắng thôi, còn đường đông, em thường dừng lại để nghe vì tay yếu, không lái xe được bằng một tay. Còn chuyện vừa lái xe vừa nghe nhạc, em thấy không có ảnh hưởng gì, có khi còn cảm thấy tỉnh táo hơn” (Bạn N.T.H, nữ, 18 tuổi, huyện Mỹ Đức).

Như vậy, thanh niên còn có thái độ chủ quan, chưa lường hết được những rủi ro khi sử dụng điện thoại hoặc tai nghe trong những tình huống giao thông nguy hiểm, bất ngờ mà nếu không tập trung chú ý sẽ rất dễ bị tai nạn.

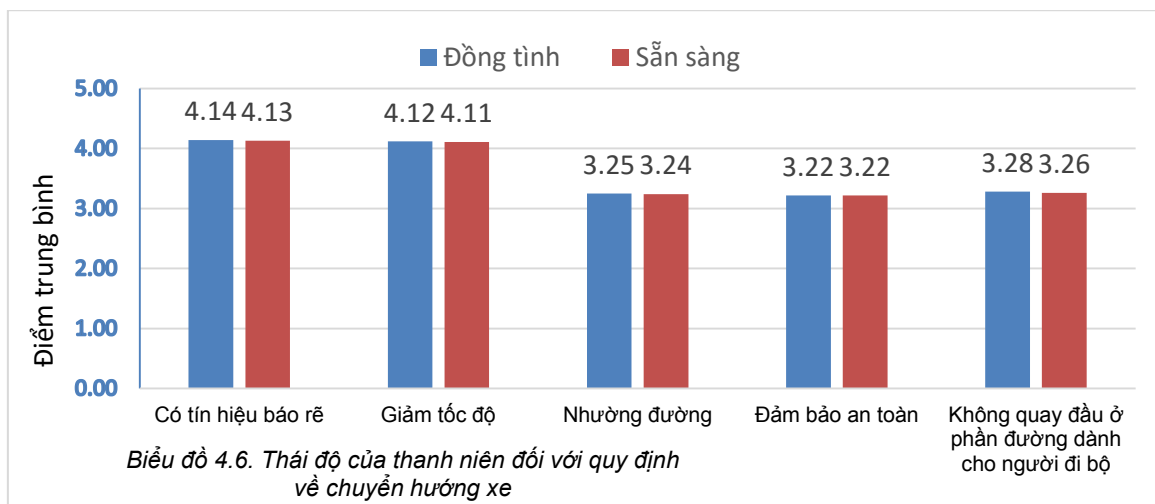
- Thái độ đối với quy định và sẵn sàng chấp hành quy định về chấp hành tín hiệu đèn giao thông:



Biểu đồ 4.5 (số liệu chi tiết tại bảng 15 và bảng 16, Phụ lục 3) cho thấy: Thanh niên có thái độ đồng tình và sẵn sàng thực hiện quy định về chấp hành tín hiệu đèn giao thông ở mức độ trung bình.

Kết quả thảo luận nhóm ghi nhận ý kiến của nhiều thanh niên cho rằng, việc tăng tốc vượt đèn vàng, thậm chí vượt đèn đỏ của người đi xe máy trong một số trường hợp là an toàn hơn dừng lại bởi những phương tiện phía sau, nhất là ô tô, đang phóng nhanh và có xu hướng vi phạm tín hiệu đèn. Ý kiến khác cho rằng, nhiều vị trí đặt đèn đỏ còn bất cập dẫn đến ùn tắc giao thông hoặc chỉ cần đặt biển cảnh báo nguy hiểm ở giao lộ thay vì đặt tín hiệu đèn ở những nơi đường ngoại thành không quá nhiều phương tiện; đáng chú ý là có thanh niên cho rằng có nơi đèn không hiển thị thời gian đếm ngược, trong khi đèn chuyển từ tín hiệu đèn xanh đến đèn vàng và đèn đỏ rất nhanh, họ không thể chủ động dừng xe theo quy định được. Do đó, nhiều khi người lái xe máy có muốn cũng khó thực hiện đúng được quy định này.

- Thái độ đối với quy định và sẵn sàng chấp hành quy định về chuyển hướng xe:



Biểu đồ 4.6 (số liệu chi tiết tại bảng 17 và bảng 18, Phụ lục 3) cho thấy: Thanh niên có thái độ đồng tình và sẵn sàng thực hiện quy định về chuyển hướng xe ở mức độ trung bình. Trong đó, thanh niên đồng tình và sẵn sàng thực hiện ở mức rất cao quy định: khi chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ và khi chuyển hướng xe phải giảm tốc độ.

Theo kết quả thảo luận nhóm, nhiều thanh niên cho rằng: luật giao thông đường bộ quy định khi chuyển hướng xe phải bật xi-nhan theo hướng rẽ là rất đúng đắn, như thế sẽ báo hiệu cho người và phương tiện đằng trước hoặc đằng sau biết để định hướng di chuyển của mình, tránh được rủi ro cho bản thân và người khác; ngoài ra khi chuyển hướng, người lái xe khó điều khiển hơn khi đi thẳng, nhiều đoạn cua khó quan sát nên cần phải giảm tốc độ, tránh chuyển hướng đột ngột để đảm bảo an toàn.

Tuy nhiên, một số thanh niên cũng chia sẻ: trong thực tế không phải lúc nào cũng thực hiện được đầy đủ những quy định trên, nhất là khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho phương tiện đi ngược chiều theo quy định; chỉ cho xe chuyển hướng khi quan sát thấy không gây trở ngại hoặc nguy hiểm cho người và phương tiện khác; không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường.

Bạn N.M.L cho rằng: “Em thấy quy định khi chuyển hướng xe phải bật xi-nhan và giảm tốc độ là rất đúng. Còn quy định phải nhường đường cho phương tiện đi ngược chiều là rất khó thực hiện khi rẽ trái trên đường phố đông đúc, nếu vậy thì không biết khi nào mới rẽ được bởi người khác sẽ không bao giờ nhường đường cho mình rẽ” (*Bạn N.M.L, nam, 28 tuổi, công chức, quận Hoàn Kiếm*).

Bạn N.V.A thì cho rằng: “Em cơ bản đồng tình và sẵn sàng thực hiện quy định về chuyển hướng xe. Tuy nhiên, chỉ cần quy định khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho người đi bộ sang đường là được, không cần phải cấm quay đầu xe vào phần đường người đi bộ, bởi như vậy vòng cua sẽ rộng hơn, có thể gây cản trở giao thông” (*Bạn N.V.A, nam, 18 tuổi, CDCĐHT*).

Bạn T.T.H chia sẻ: “Em đồng tình cao và sẵn sàng chấp hành quy định về chuyển hướng xe. Nhưng quy định phải giảm tốc khi chuyển hướng xe có lẽ không cần thiết, bởi theo tự nhiên, khi cua người ta sẽ đi chậm hơn. Con gái bọn em vốn đi chậm, nếu chuyển hướng lại đi chậm nữa có khi lại đỗ xe, mất an toàn” (*Bạn T.T.H, nữ, 19 tuổi, huyện Mỹ Đức*).

Tóm lại, luật giao thông đường bộ quy định về những hành vi nêu trên đối với người lái xe máy là rất cần thiết để đảm bảo an toàn con người và phương tiện khi tham gia giao thông cũng như đảm bảo giao thông thông suốt. Tuy nhiên, một phần do nhận thức chưa đầy đủ, một phần do quá tự tin hoặc chủ quan nên thanh niên chưa đồng tình cao và sẵn sàng chấp hành những quy định đó. Kết quả nghiên cứu cho thấy, thanh niên có thái độ đồng tình với quy định ở mức độ nào thì thường sẵn sàng thực hiện quy định ở mức độ ấy.

** Thái độ quan tâm, chú ý của thanh niên tới thông tin về an toàn giao thông, tích cực cập nhật quy định mới của pháp luật giao thông đường bộ đối với người đi xe máy:*

Ngoài biểu hiện thái độ đồng tình, sẵn sàng chấp hành những quy định của luật giao thông đường bộ, thanh niên còn thể hiện thái độ của mình đối với vấn đề

an toàn giao thông cũng như cập nhật quy định mới có liên quan nhằm chấp hành đầy đủ quy định, đảm bảo an toàn cho bản thân và người khác.

Kết quả khảo sát thái độ của thanh niên về vấn đề trên được thể hiện ở bảng 4.7 dưới đây:

Bảng 4.7. Thái độ của thanh niên đối với việc cập nhật quy định mới và thông tin an toàn giao thông đường bộ

TT	Biểu hiện	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Tôi luôn quan tâm tìm hiểu và cập nhật những quy định mới của luật giao thông đường bộ	2,44	0,67
2.	Tôi luôn quan tâm đến những thông tin về an toàn giao thông trên các phương tiện thông tin đại chúng	2,49	0,66
3.	Tôi muốn tìm hiểu và tham gia vào các hoạt động nâng cao kỹ năng lái xe máy an toàn	2,37	0,61
4.	Tôi muốn tham gia vào các hoạt động xây dựng văn hóa giao thông	2,41	0,63
	Chung	2,43	0,49

Số liệu ở bảng 4.7 (số liệu chi tiết ở bảng 19, Phụ lục 3) cho thấy:

Thái độ của thanh niên đối với việc cập nhật quy định mới và thông tin an toàn giao thông đường bộ ở mức độ rất thấp ở tất cả các biến. Điều đó có nghĩa là đa số thanh niên có thái độ chưa tích cực trong việc cập nhật quy định mới và thông tin an toàn giao thông đường bộ.

Tiến hành phỏng vấn sâu, chúng tôi thu được kết quả nghiên cứu định lượng giúp giải thích rõ hơn số liệu ở bảng trên:

Bạn N.X.D chia sẻ: “Nơi em ở và công tác là địa bàn đông đúc, có nhiều phương tiện qua lại. Thi thoảng em có tham gia vào hoạt động đảm bảo an toàn giao thông do Đoàn thanh niên tổ chức; ngoài ra em hay xem thời sự buổi tối hoặc lên mạng thường xuyên nên có cập nhật được một số quy định mới cũng như như tình hình an toàn giao thông” (Bạn N.X.D, nam, 25 tuổi, công chức, quận Hoàn Kiếm).

Bạn N.H.N cho biết: “Em nghĩ con gái như bọn em, để đi xe máy tham gia giao thông đúng luật không khó: chỉ cần có những hiểu biết cơ bản về luật giao thông, đội mũ bảo hiểm, đi chậm theo chiều đường của mình, không vượt đèn đỏ là được rồi. Với lại ngày nào em cũng đi học trên con đường ấy thành quen, nếu có gì thay đổi thì

cứ đi theo số đông. Ít khi em mày mò tìm hiểu quy định, thỉnh thoảng thấy trên mạng hoặc nghe trên TV thì biết thế thôi” (Bạn N.H.N, nữ, 18 tuổi, CDCDHT).

Bạn Đ.T.K cho rằng: “Bản thân em chẳng mấy khi đi đâu xa, cùng lắm là đi xe máy lên huyện. Đường ở nông thôn thoáng, chẳng mấy khi ùn tắc; đi xe máy thì quá đơn giản, chỉ cần chú ý đi an toàn và không bị công an phạt là được. Cho nên em không quan tâm lắm đến quy định hay nghĩ rằng phải đi học cách lái xe an toàn, mà có muốn cũng chẳng biết học ở đâu” (Bạn Đ.T.K, nam, 20 tuổi, huyện Mỹ Đức).

Như vậy, thanh niên chưa quan tâm nhiều đến thông tin an toàn giao thông và cập nhật quy định mới của luật giao thông đường bộ. Họ thường tham gia giao thông theo thói quen, bắt chước người khác, miễn sao an toàn và không bị phạt là được. Điều này chứa đựng nhiều rủi ro, bởi chỉ khi xảy ra va chạm hoặc bị xử phạt thanh niên mới nhận ra việc tham gia giao thông của mình không an toàn hoặc chưa đúng luật.

Kết quả khảo sát cho thấy, thanh niên có được những hiểu biết về an toàn giao thông và luật giao thông đường bộ từ nhiều nguồn thông tin khác nhau. Trong đó, ba nguồn thông tin giúp thanh niên có sự hiểu biết nhiều nhất gồm: báo điện tử; đài truyền hình và qua quan sát hành vi tham gia giao thông của người khác. Tuy nhiên, những thông tin về luật, tình hình an toàn giao thông trên mạng xã hội còn chưa được người dùng chia sẻ nhiều trong khi đa số thanh niên đều sử dụng mạng xã hội như Facebook, Zalo,... với thời lượng nhiều giờ trong ngày. Đây là điều cần phải được chú ý khi đề xuất biện pháp nâng cao nhận thức của thanh niên về pháp luật giao thông đường bộ.

(ii) Thái độ của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

Bảng 4.8. Thái độ của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

TT	Hành vi	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Không đội mũ bảo hiểm đúng quy định	3,13	0,71
2.	Lái xe vượt quá tốc độ cho phép	3,75	0,57
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe	2,60	0,50
4.	Không chấp hành tín hiệu đèn giao thông	3,32	0,66
5.	Chuyển hướng xe không đúng quy định	3,26	0,64

	Chung	3,21	0,41
--	--------------	-------------	-------------

Số liệu ở bảng 4.8 (số liệu chi tiết ở bảng 20, Phụ lục 3) cho thấy:

Thái độ chung của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người lái xe máy ở mức độ trung bình. Trong đó:

- *Thanh niên có thái độ đối với hành vi vừa lái xe vừa sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) ở mức độ rất thấp.* Trong đó, có tới 100% thanh niên được hỏi “chấp nhận được” hoặc “chấp nhận được một phần lớn” với hành vi vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...; nhưng không có thanh niên nào (0%) chấp nhận hành vi vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để nhắn tin, đọc tin nhắn.

Bạn N.T.M.P cho rằng: “Theo em, vừa đi xe máy vừa nghe, gọi điện thoại có thể chấp nhận được, vì người lái xe vẫn có thể quan sát được đường đi. Nhưng vừa đi xe máy vừa nhắn tin hoặc đọc tin nhắn thì khó có thể chấp nhận, bởi khi đó họ không thể quan sát đường trong lúc nhìn vào màn hình điện thoại, như thế sẽ rất nguy hiểm cho bản thân và người khác” (*Bạn N.T.M.P, nữ, 26 tuổi, công chức, quận Hoàn Kiếm*).

Bạn B.V.Đ bày tỏ: “Chuyện vừa đi xe máy vừa nghe, gọi điện thoại hoặc đeo tai nghe là rất bình thường, nhưng vừa đi vừa nhắn tin thì rất nguy hiểm, dễ va vào người khác” (*Bạn B.V.Đ, nam, 19 tuổi, huyện Mỹ Đức*).

- *Thanh niên có thái độ đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ về đội mũ bảo hiểm, chấp hành tín hiệu đèn giao thông và chuyển hướng xe ở mức độ trung bình.* Kết quả phỏng vấn sâu thanh niên lí giải rõ hơn thực trạng này:

Bạn T.T.H cho rằng: “Việc đội mũ bảo hiểm sẽ đảm bảo an toàn cho bản thân; nếu không đội thì có thể bị phạt, chứ cũng chẳng ảnh hưởng đến ai, vì thế đối với em, người ta đội hay không cũng bình thường thôi” (*Bạn T.T.H, nam, 18 tuổi, CĐCĐHT*).

Bạn N.T.L nêu ý kiến: “Nói chung, vượt đèn đỏ là hành vi không chấp nhận được vì sẽ rất nguy hiểm cho mình và người khác. Thực tế, nhiều người vượt đèn đỏ là do đường rất vắng vẻ hoặc đi ừa theo đám đông chút xíu mà không ảnh hưởng đến ai thì có thể châm chước. Còn việc vượt đèn vàng, trong nhiều trường hợp đèn không có đồng hồ đếm ngược hoặc vừa đèn vàng thì vượt luôn em nghĩ cũng có thể chấp nhận được vì lúc ấy chiều đường kia mọi người vẫn chưa đi” (*Bạn N.T.L, nữ, 19 tuổi, CĐTMDLHN*).

Bạn V.T.H bày tỏ quan điểm: “Em cho rằng, nếu khi rẽ mà không có tín hiệu đèn xi-nhan báo trước hoặc rẽ đột ngột trước đầu xe người khác trong khi họ đang đi bình thường là hành vi không chấp nhận được vì sẽ rất dễ xảy ra tai nạn nguy hiểm. Còn việc nhường đường trong khi đông phương tiện qua lại nhiều khi cũng khó, vì người khác đâu có nhường, như thế có khi ùn tắc cũng nên. Cho nên em nghĩ cũng không nên cứng nhắc, miễn sao họ đi đảm bảo an toàn và không ảnh hưởng đến người khác là chấp nhận được” (Bạn V.T.H, nữ, 27 tuổi, công chức, huyện Ứng Hòa).

- Thanh niên có thái độ đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ về tốc độ ở mức độ cao. Ở đây, đáng chú ý là có sự khác nhau về mức độ trong thái độ của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ cụ thể. Trong đó, thanh niên tỏ thái độ không chấp nhận ở mức rất cao đối với hành vi lái xe vượt quá tốc độ tối đa cho phép trên 20 km/h (với 75,6% thanh niên trả lời “không chấp nhận được” hoặc “không chấp nhận được một phần lớn”), nhưng ở mức trung bình đối với hành vi lái xe vượt quá tốc độ tối đa cho phép từ 5 km/h đến dưới 10 km/h.

Bạn N.V.A giải thích: “Với quy định tốc độ tối đa hiện nay đối với xe máy, việc người lái xe vượt quá tốc độ vài cây số là bình thường, vì nhiều khi đường thoáng, lại tập trung đi xe nên cũng không theo dõi đồng hồ tốc độ luôn được, trong khi lái xe không có cảm giác mất an toàn. Còn vượt trên 20 km/h thì đúng là nguy hiểm, nhất là ở nơi đường đông dân cư hoặc nhiều phương tiện qua lại” (Bạn N.V.A, nam, 18 tuổi, huyện Mỹ Đức).

Tóm lại, từ số liệu và những ý kiến thu được từ các cuộc phỏng vấn sâu nêu trên, có thể thấy: thanh niên bày tỏ thái độ khá cụ thể và rõ ràng về mỗi hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người lái xe máy trong những điều kiện, hoàn cảnh khác nhau. Những ý kiến của thanh niên cho thấy, họ thường tỏ thái độ không chấp nhận đối với hành vi vi phạm mà có ảnh hưởng trực tiếp đến mức độ an toàn của người tham gia giao thông khác; ngược lại, họ có thể thông cảm, chấp nhận nếu hành vi vi phạm đó xảy ra trong tình huống “không ảnh hưởng đến ai” hoặc khó thực hiện trong thực tế.

4.1.2.3. Khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

(i) Động cơ của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên

Bảng 4.9. Động cơ của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên

TT	Động cơ của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn	Thứ bậc
1.	Để bảo vệ an toàn tính mạng, tài sản của bản thân	4,11	0,68	2
2.	Do sợ bị bắt phạt	4,27	0,65	1
3.	Do sợ bị kỷ luật; trách mắng	3,24	0,56	5
4.	Do tự nguyện, tự giác chấp hành pháp luật giao thông	3,26	0,57	4
5.	Muốn tự khẳng định, thể hiện bản thân	3,28	0,65	3
6.	Động cơ khác	2,35	0,54	6

Số liệu ở bảng 4.9 (số liệu chi tiết ở bảng 21, Phụ lục 3) cho thấy:

Có nhiều động cơ dẫn đến hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên khi họ lái xe máy tham gia giao thông đường bộ. Trong đó, hai động cơ mạnh nhất, ở thứ bậc cao nhất là “Sợ bị bắt phạt” (Điểm trung bình = 4,27) và “Bảo vệ an toàn tính mạng, tài sản của bản thân” (Điểm trung bình = 4,11).

Khi được hỏi lý do chấp hành luật giao thông đường bộ khi lái xe máy tham gia giao thông, một số thanh niên đã thẳng thắn chia sẻ như sau:

Bạn N.M.L cho biết: “Tình hình giao thông hiện nay rất phức tạp, cho nên đi đúng luật để đảm bảo an toàn cho mình và người khác. Với lại, em là công chức, cũng phải gương mẫu chấp hành luật giao thông; tránh để người dân bắt gặp cũng như cảnh sát giao thông phạt, có khi cơ quan biết chuyện thì rách việc lắm!” (Bạn N.M.L, nam, 28 tuổi, công chức quận Hoàn Kiếm).

Bạn N.H.N chia sẻ: “Khi đi ra đường, em luôn chú ý chấp hành luật giao thông, như thế vừa an toàn lại không lo bị cảnh sát giao thông xử phạt. Mặc dù đôi khi bản thân mình chấp hành nghiêm túc mà người khác thì không em cũng thấy phân vân, nhưng em nghĩ, mình cứ tự giác đi đúng luật trước sẽ không phải băn khoăn điều gì” (Bạn N.H.N, nữ, 18 tuổi, CDCDHT).

Bạn N.Đ.H nêu lý do: “Em nghĩ rằng, đi xe máy ra đường ngại nhất bị công an phạt và gặp tai nạn. Chính vì thế, em cố gắng đi đúng luật và đảm bảo an toàn. Nếu có vi phạm gì thì cố gắng không để cảnh sát giao thông phát hiện ra” (Bạn N.Đ.H, nam, 27 tuổi, quận Hoàng Mai).

Qua một số chia sẻ của thanh niên cho thấy, khi lái xe máy tham gia giao thông, thanh niên có hai động cơ mạnh hơn cả khiến họ có hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ là: sợ bị bắt phạt và đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản của bản thân.

Vì thế, khi nghĩ rằng sẽ không bị cảnh sát giao thông phát hiện và xử phạt, họ có thể thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông trong điều kiện, tình huống thuận lợi, miễn sao họ cảm thấy an toàn cho bản thân và phương tiện là được.

(i) Động cơ của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên

Bảng 4.10. Động cơ của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên

TT	Động cơ của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn	Thứ bậc
1.	Để đến đích nhanh hơn	4,64	0,58	1
2.	Thích cảm giác khi thực hiện hành vi đó	3,71	0,77	3
3.	Muốn tự khẳng định, thể hiện bản thân	3,73	0,85	2
4.	Do coi thường pháp luật	3,38	0,61	6
5.	Để tránh những điều kiện bất lợi			
5.1.	Về thời tiết (nắng nóng, mưa gió,)	3,33	0,63	7
5.2.	Để tránh rơi vào dòng xe đang ùn tắc	3,68	0,83	4
5.3.	Những điều kiện bất lợi khác	3,40	0,70	5
6.	Động cơ khác	3,31	0,60	8

Số liệu ở bảng 4.10 (số liệu chi tiết ở bảng 22, Phụ lục 3) cho thấy:

Động cơ của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông đường bộ rất đa dạng và ở mức độ khác nhau. Trong đó:

- Động cơ có điểm trung bình ở mức rất cao và có thứ bậc cao nhất là “Để đến đích nhanh hơn”. Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: có sự khác biệt về mức độ của động cơ này khi so sánh theo các biến số: giới tính, kinh nghiệm lái xe và nghề nghiệp. Theo đó, nam giới có động cơ này ở mức độ cao hơn nữ giới, thanh niên có kinh nghiệm lái xe có mức độ cao hơn thanh niên chưa có kinh nghiệm lái xe, thanh niên sinh viên có mức độ cao nhất rồi đến thanh niên công chức và thanh niên khu dân cư.

- Động cơ có điểm trung bình ở mức cao, gồm:

+ Thích cảm giác khi thực hiện các hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ.

Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: có sự khác biệt về mức độ của động cơ này khi so sánh theo các biến số: giới tính, khu vực, tuổi tác và nhân cách. Theo đó, nam giới có động cơ này mạnh hơn hẳn so với nữ giới, thanh niên ở ngoại

thành có động cơ này mạnh hơn thanh niên ở nội thành, thanh niên ở độ tuổi từ 18 đến dưới 25 tuổi có động cơ này hơn thanh niên từ 25 đến 30 tuổi, thanh niên thuộc kiểu nhân cách thích tìm kiếm phiêu lưu và cảm giác mạnh (theo trắc nghiệm Tìm kiếm cảm giác của Zuckerman) có động cơ này cao hơn.

+ Muốn tự khẳng định, thể hiện bản thân. Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: có sự khác biệt về mức độ của động cơ này khi so sánh theo các biến số: giới tính và khu vực. Theo đó, nam giới có mức độ cao hơn hẳn so với nữ giới, thanh niên ở ngoại thành có mức độ hơn thanh niên ở nội thành.

+ Để tránh rơi vào dòng xe đang ùn tắc. Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: có sự khác biệt về mức độ của động cơ này khi so sánh theo các biến số: giới tính và kinh nghiệm lái xe. Theo đó, nam giới có mức độ cao hơn nữ giới, thanh niên có kinh nghiệm lái xe có mức độ hơn thanh niên chưa có kinh nghiệm lái xe.

- Động cơ có điểm trung bình ở mức trung bình, gồm các động cơ: coi thường pháp luật; do gặp bất lợi về thời tiết (nắng nóng, mưa gió,...); do gặp những bất lợi khác; động cơ khác.

Tổng hợp kết quả nghiên cứu định tính từ những cuộc thảo luận nhóm và phỏng vấn sâu cho thấy ở thanh niên: cùng một hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ có thể có nhiều động cơ thúc đẩy hoặc cùng một động cơ có thể thúc đẩy nhiều hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ với mức độ không giống nhau. Cụ thể là:

Đối với hành vi không đội mũ bảo hiểm đúng quy định, nhiều ý kiến cho rằng, thanh niên biết quy định nhưng không đội mũ bảo hiểm, vì có thể để tránh những điều kiện bất lợi về thời tiết (như khi thời tiết nóng nực), do sợ mất thẩm mỹ (như sợ hỏng kiểu tóc vừa mới làm, đội mũ bảo hiểm sẽ không hợp với trang phục đang mặc,...), coi thường pháp luật hoặc thấy bất tiện khi đội mũ bảo hiểm (đi trong làng, trong ngõ hoặc đi một đoạn đường ngắn thì mà cũng đội mũ thì rất linh kinh, không cần thiết...). Có ý kiến cho rằng, không đội mũ bảo hiểm còn do thanh niên thích thể hiện “đẳng cấp dân chơi sành điệu”, chẳng hạn như đã đi xe SH (một loại xe đắt tiền của hãng Honda) mà đội mũ bảo hiểm thì rất khó coi; v.v..

Đối với hành vi lái xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép, nhiều ý kiến cho rằng, chỉ một phần là do vội, còn chủ yếu là họ thích thể hiện bản thân, muốn tìm cảm giác mạnh khi lái xe ở tốc độ cao. Tuy nhiên, một số ý kiến cho rằng, nhiều cung đường

thẳng, vắng người và phương tiện, mặt đường tốt, điều kiện phương tiện tốt nên việc đi quá tốc độ quy định hiện nay một chút cũng không phải là do họ thể hiện hoặc thích tìm cảm giác mạnh, mà đối với một số thanh niên, họ đi như vậy vẫn cảm thấy bình thường.

Đối với hành vi sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) khi đang lái xe máy, động cơ của hành vi này được nhiều thanh niên nhất trí rằng do không muốn mất thời gian dừng lại trong khi đang có việc gấp, bản thân họ tin rằng vẫn có thể vừa nghe điện thoại, đeo tai nghe nhạc vừa lái xe mà đi vẫn an toàn, cảnh sát giao thông cũng không phạt hành vi này. Tức là họ thấy lợi nhiều hơn hại, nên kể cả trong trường hợp biết quy định pháp luật không cho phép nhưng vẫn sử dụng.

Đối với hành vi không chấp hành tín hiệu đèn giao thông, nhiều ý kiến cho rằng, động cơ của hành vi vượt đèn vàng, đèn đỏ phần lớn là do muốn đến đích nhanh hơn, không muốn phải chờ đợi, nhất là trong những điều kiện thời tiết bất lợi (như nắng nóng, mưa gió,...), chứ không phải chỉ là do vội; một số ít ý kiến cho rằng, có cảm giác thích thú, khác biệt khi người khác thì đứng chờ đèn xanh, còn bản thân đi trước do vượt đèn đỏ; hoặc do đường sá đông đúc, ùn tắc, có nhiều người tranh thủ vượt đèn đỏ. Tuy nhiên, có ý kiến cho rằng, họ chỉ vô tình vượt đèn đỏ, hoặc chỉ vượt khi đường vắng và không ảnh hưởng đến ai, hoặc đã trót có hành vi vi phạm trước đó rồi (như không đội mũ bảo hiểm) thì khi gặp đèn đỏ cũng vượt luôn (vì nếu dừng lại rất có thể sẽ bị cảnh sát giao thông bắt phạt). Một điều đáng chú ý là, thanh niên cho rằng, họ chỉ dám vượt đèn đỏ, dù với động cơ nào đi nữa, chỉ khi không có cảnh sát giao thông ở các giao lộ hoặc có nhưng không giám sát chặt chẽ, cảnh sát không thể bắt phạt nếu họ vi phạm.

Đối với hành vi chuyển hướng xe không đúng quy định, những động cơ được thanh niên chỉ ra cũng rất đa dạng. Đa số ý kiến cho rằng, việc không bật xi-nhan khi chuyển hướng là do thói quen coi thường pháp luật hoặc đường vắng không cần phải bật xi-nhan. Một số ý kiến cho rằng, việc chuyển hướng đột ngột hoặc không nhường đường cho người đi bộ và phương tiện khác một phần lớn là để thuận lợi cho mình, giúp lưu thông nhanh hơn, chứ nhường đường thì khi đường đông, chẳng biết lúc nào mới sang đường được vì người khác cũng không nhường cho mình.

Tóm lại, động cơ của hành vi chấp hành và hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ rất đa dạng và có mức độ khác nhau. Số liệu nghiên cứu chỉ ra rằng, do nhận thức và thái độ về tính chính đáng của luật giao thông đường bộ chưa cao, do đó, khi thực hiện những hành vi chấp hành hoặc vi phạm luật giao thông đường bộ, cả nam và nữ thanh niên thường quan tâm đến việc đảm bảo an toàn cho bản thân, không gây ảnh

hưởng trực tiếp đến người tham gia giao thông khác và tránh bị cơ quan chức năng bắt phạt (đảm bảo an toàn về pháp lý). Nếu thanh niên nhận thức rằng an toàn thân thể, an toàn về pháp lý được đảm bảo trong những tình huống giao thông cụ thể, không ảnh hưởng trực tiếp đến người khác, thì họ có xu hướng thực hiện hành vi theo động cơ “đến đích nhanh hơn”, khi ấy họ thường thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ như vượt đèn đỏ, đèn vàng, vi phạm quy định tốc độ,... Nam thanh niên có động cơ tìm kiếm cảm giác và khẳng định, thể hiện bản thân mạnh hơn hẳn nữ thanh niên.

4.1.2.4. Khía cạnh hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

(i) Biểu hiện hành động bên ngoài của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy

* Hành động chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm:

Bảng 4.11. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

TT	Hành động	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Đội mũ bảo hiểm khi lái xe	4,30	0,74
2.	Đội mũ bảo hiểm đảm bảo quy chuẩn chất lượng	3,34	1,36
3.	Cài quai mũ đúng quy cách	4,13	0,71
	Chung	3,93	0,77

Số liệu ở bảng 4.11 (chi tiết ở bảng 23, Phụ lục 3) cho thấy:

Hành động chấp hành quy định của luật giao thông đường bộ về đội mũ bảo hiểm khi lái xe máy của thanh niên ở mức độ cao. Tuy nhiên, trong đó, hành động đội mũ bảo hiểm đảm bảo quy chuẩn chất lượng chỉ ở mức độ trung bình (có 33,2% thanh niên chưa bao giờ hoặc hiếm khi có hành động đó).

Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: có sự khác biệt về mức độ hành động chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm khi lái xe máy của thanh niên khi so sánh theo các biến số: giới tính, khu vực, nghề nghiệp và kinh nghiệm tai nạn. Theo đó, nữ giới có mức độ chấp hành cao hơn nam giới; thanh niên nội thành có mức độ chấp hành cao hơn thanh niên ngoại thành; thanh niên công chức có mức độ chấp hành cao nhất, rồi đến thanh niên sinh viên và thanh niên khu dân cư; thanh niên có kinh nghiệm tai nạn có mức độ chấp hành cao hơn thanh niên chưa có kinh nghiệm tai nạn. Những kết quả nghiên cứu định tính dưới đây lý giải rõ hơn số liệu khảo sát nêu trên.

Trong khi thảo luận nhóm nhỏ, nhiều ý kiến cho rằng, quy định đội mũ bảo hiểm đã được thanh niên thực hiện khá nghiêm túc, nhất là ở khu vực nội thành. Sở dĩ như vậy là do công tác tuyên truyền, giáo dục khá liên tục và rộng khắp; nếu không đội mũ theo quy định có thể dễ dàng bị phát hiện bằng mắt thường; công tác kiểm tra, xử lý được tiến hành thường xuyên, nhất là ở các tuyến quốc lộ và khu vực nội thành, kèm theo mức xử phạt khá nghiêm khắc của cơ quan chức năng ngay từ đầu triển khai thực hiện đến nay, từ đó tạo thành thói quen đội mũ bảo hiểm khi ngồi trên xe máy đối với phần lớn thanh niên. Tuy nhiên, việc thực hiện quy định đội mũ bảo hiểm phải đạt quy chuẩn chất lượng còn rất khó khăn, nhất là ở vùng nông thôn, bởi mũ đạt chuẩn chất lượng giá thành cao so với thu nhập của người dân hoặc hàng giả, hàng nhái tràn lan, khó phân biệt. Bên cạnh đó, một bộ phận thanh niên chưa hoàn toàn đồng tình và sẵn sàng thực hiện quy định về đội mũ bảo hiểm khi ngồi trên xe máy ở những tuyến đường nhỏ như ở đường làng, ngõ xóm khu vực ngoại thành hoặc ngõ ngách ở nội thành. Vì thế, nhiều trường hợp chỉ đội mũ để đối phó với lực lượng chức năng khi đi ở tuyến đường quốc lộ hoặc đường phố trong nội thành, còn ở các tuyến đường khác thì rất hạn chế.

Phỏng vấn nhanh một số người dân ở quanh khu vực trường học nơi thanh niên sinh viên học tập, chúng tôi thu được kết quả rất khác nhau giữa khu vực nội thành và ngoại thành. Bác L.T.N cho biết: “Các cháu sinh viên đi xe máy phần nhiều có đội mũ bảo hiểm khi đến trường. Thi thoảng mới thấy có cháu không đội thôi. Còn mũ chất lượng thế nào thì bác chịu!” (Bác L.T.N, nữ, 56 tuổi, bán hàng gần CĐTMDLHN). Còn chị V.H.H cho biết: “Nhiều sinh viên trường này cũng ít đội mũ bảo hiểm, vì phần lớn là thuê trọ hoặc ở ký túc xá, chỉ đi lại loanh quanh đây thôi; còn một số sinh viên đi đi về về thành phố hoặc huyện khác thì đội mũ thường xuyên hơn” (Chị V.H.H, nữ, 38 tuổi, bán hàng gần CĐCĐHT).

Quan sát tại một số cổng trường ở nội thành vào những thời điểm khác nhau, như: trước giờ học buổi sáng và giờ tan học buổi chiều hoặc thời điểm giờ tan học sáng và trước giờ học buổi chiều, chúng tôi ghi nhận thanh niên đội mũ bảo hiểm đi học theo quy định chiếm tỉ lệ rất cao, từ 90% trở lên; trong khi trường học ở ngoại thành chỉ đạt khoảng từ trên 60% ở thời điểm tương tự. Trong đó, nữ thanh niên có mức độ chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm cao hơn nam thanh niên.

* Hành động chấp hành quy định về tốc độ:

Bảng 4.12. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về tốc độ của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

TT	Hành động	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi trong khu vực đông dân cư	3,88	0,65
2.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi ngoài khu vực đông dân cư	3,81	0,77
3.	Điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông	3,70	0,79
4.	Giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định	3,50	0,68
	Chung	3,72	0,57

Số liệu ở bảng 4.12 (số liệu chi tiết ở bảng 24, Phụ lục 3) cho thấy:

Hành động chấp hành quy định của luật giao thông đường bộ về tốc độ khi lái xe máy của thanh niên ở mức độ cao. Tuy nhiên, trong đó, hành động giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định chỉ ở mức trung bình (có 55,7% thanh niên hiếm khi và thỉnh thoảng mới thực hiện hành động đó).

Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: có sự khác biệt về mức độ hành động chấp hành quy định về tốc độ của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông khi so sánh theo các biến số: giới tính, khu vực, nghề nghiệp và kinh nghiệm tai nạn. Theo đó, *nữ giới có mức độ chấp hành cao hơn hẳn so với nam giới*; thanh niên nội thành có mức độ chấp hành cao hơn thanh niên ngoại thành; thanh niên công chức có mức độ chấp hành cao nhất, rồi đến thanh niên sinh viên và thanh niên khu dân cư; thanh niên có kinh nghiệm tai nạn có mức độ chấp hành cao hơn thanh niên chưa có kinh nghiệm tai nạn; *thanh niên chưa có kinh nghiệm lái xe có mức độ chấp hành cao hơn thanh niên có kinh nghiệm lái xe*.

Trong khi thảo luận nhóm, nhiều ý kiến cho rằng, ngoài vi phạm về tốc độ tối đa cho phép, thì lái xe ở tốc độ không phù hợp hoặc không giảm tốc độ trong nhiều tình huống giao thông như: không tuân thủ biển cảnh báo nguy hiểm, khi tầm nhìn bị hạn chế (bởi phương tiện khác hoặc công trình, cây cối,... xung quanh) khi qua nơi giao nhau cùng mức, đường vòng hoặc quanh co, khi qua khu vực có trường học,... là nguyên nhân của nhiều tai nạn giao thông nghiêm trọng. Tuy nhiên, trên thực tế, các cơ quan chức năng lại chưa có bất kì biện pháp nào ngăn chặn, xử lý những hành vi

trên của người tham gia giao thông nói chung và thanh niên nói riêng, mà chỉ mới tập trung xử phạt những trường hợp vi phạm tốc độ tối đa cho phép.

Đồng chí Đ.Đ.T cho biết: “Hiện nay, công cụ, phương tiện kỹ thuật có thể phát hiện được những trường hợp lái xe đi với tốc độ chưa phù hợp. Tuy nhiên, trong các văn bản hiện hành chưa đưa ra những chế tài cụ thể đối với các lỗi đó, vì thế cảnh sát giao thông chưa có đủ căn cứ xử phạt hành vi vi phạm” (*Đồng chí Đ.Đ.T, nam, cảnh sát giao thông, khu vực quận Đống Đa*).

* Hành động chấp hành quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính):

Bảng 4.13. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

TT	Hành động	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Không sử dụng điện thoại di động khi lái xe	2,17	0,72
2.	Không sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe để nghe nhạc, radio...) khi lái xe	1,70	0,69
	Chung	1,94	0,61

Số liệu ở bảng 4.13 (số liệu chi tiết ở bảng 25, Phụ lục 3) cho thấy:

Hành động chấp hành quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông ở mức độ rất thấp. Trong đó, đáng chú ý, có 64% thanh niên trả lời hiếm khi hoặc chưa bao giờ chấp hành quy định về sử dụng điện thoại và có tới 86,9% thanh niên có hành động tương tự đối với việc chấp hành quy định về sử dụng thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) khi lái xe máy.

Tại các cuộc thảo luận nhóm, nhiều ý kiến của thanh niên khẳng định rằng: việc sử dụng điện thoại, đeo tai nghe nhạc khi đang lái xe máy là rất phổ biến; chỉ trừ một số bạn nữ thường để điện thoại trong túi xách và để ở cốp xe thì coi như không sử dụng để nhận cuộc gọi hoặc đọc tin nhắn, nhưng thỉnh thoảng có thể vẫn vừa sử dụng điện thoại để thực hiện cuộc gọi hoặc nhắn tin cho người khác, vừa điều khiển xe. Hoặc do đường đông, đang ùn tắc, bản thân đang ở trong tình huống giao thông nguy hiểm, việc sử dụng điện thoại có thể bị trì hoãn, tạm thời chưa thực hiện. Còn việc vừa đeo tai nghe nhạc vừa lái xe, nếu muốn, thanh niên chắc chắn sẽ thực hiện hành động đó. Có thanh niên cho

rằng, cảnh sát giao thông nhiều lần thấy họ sử dụng điện thoại hoặc đeo tai nghe nhưng chưa bao giờ nhắc nhở, xử phạt.

Kết quả quan sát ở khu vực công trường và nơi lân cận, cũng như quan sát ngoài đường phố, việc sử dụng điện thoại hoặc đeo tai nghe không hiếm, dường như thanh niên hoàn toàn làm theo ý muốn chứ không hề e dè hoặc gặp bất cứ trở ngại nào trong khi thực hiện hành động đó.

Như vậy, dù đã có quy định cấm sử dụng điện thoại hoặc thiết bị âm thanh trong khi lái xe máy, nhưng trong thực tế, thanh niên vẫn vi phạm quy định một cách phổ biến, coi như chưa hề có quy định cấm nào. Hành động này không quá khó quan sát bằng mắt thường hoặc thông qua camera giao thông, nhưng chưa được các cơ quan chức năng quan tâm tuyên truyền, nhắc nhở, xử phạt; từ đó làm cho hành động đó được lặp đi lặp lại ở thanh niên mà không có bất cứ sự trở ngại nào nên lâu dần thành thói quen xấu, có nguy cơ, rủi ro tai nạn cao.

* Hành động chấp hành quy định về tín hiệu đèn giao thông:

Bảng 4.14. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về tín hiệu đèn giao thông của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

TT	Hành động	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn vàng, trừ khi đã đi quá vạch dừng	3,17	0,43
2.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn đỏ	4,40	0,64
	Chung	3,79	0,44

Số liệu ở bảng 4.14 (số liệu chi tiết ở bảng 26, Phụ lục 3) cho thấy:

Hành động chấp hành tín hiệu đèn giao thông của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông ở mức độ cao. Trong đó, hành động chấp hành tín hiệu đèn đỏ được thanh niên thực hiện ở mức độ rất cao (có tới 91,9% thanh niên thường xuyên và luôn luôn chấp hành); còn hành động chấp hành tín hiệu đèn vàng chỉ được thanh niên thực hiện ở mức độ trung bình (có tới 84,7% thanh niên thỉnh thoảng mới chấp hành).

Phỏng vấn nhanh bác Đ.V.H, được biết: “Chuyện vượt đèn đỏ là rất nhiều, thuộc đủ mọi thành phần, nam nữ, lứa tuổi khác nhau. Sinh viên, học sinh vượt đèn đỏ cũng không ít, còn vượt đèn vàng thì thường xuyên. Nhiều nhất là sáng sớm hoặc đêm muộn,

nhất là khi không có cảnh sát giao thông” (Bác Đ.V.H, nam, 62 tuổi, bán hàng gần CĐTMDLHN).

Kết quả thảo luận nhóm ghi nhận nhiều ý kiến khá giống nhau của thanh niên, giúp lý giải cho những số liệu trên. Theo đó, thanh niên cho rằng hành động vượt đèn đỏ khi đi xe máy diễn ra thường xuyên ở một bộ phận thanh niên; còn vượt đèn vàng diễn ra phổ biến hơn, nhất là ở những giao lộ không có cảnh sát giao thông kiểm soát hoặc vào những thời điểm sáng sớm, đêm muộn vắng người, thậm chí cả trong giờ cao điểm ở khu vực nội thành. Nam giới thường đi xe ở tốc độ cao hơn nữ giới nên khi từ đèn xanh chuyển sang đèn vàng, họ thường có xu hướng tăng tốc vượt qua; trong khi đó, nữ giới thường đi tốc độ thấp hơn nam giới, họ dễ dàng hơn trong việc dừng lại khi gặp tín hiệu đèn vàng. Thanh niên công chức có nhận thức về luật cao hơn, có thái độ tích cực hơn; đồng thời, họ cũng thể hiện sự gương mẫu hơn trong chấp hành quy định của luật giao thông, do đó, họ có mức độ chấp hành tín hiệu đèn giao thông cao hơn. Đèn tín hiệu giao thông được lắp đặt phổ biến tại nhiều giao lộ trong khu vực nội thành, đồng thời, ở đó thường có lực lượng chức năng túc trực, kiểm soát hơn, cho nên đã tạo ra tính răn đe chung và thanh niên nhận thức được điều đó; do vậy, thanh niên khu vực nội thành có mức độ chấp hành đèn tín hiệu giao thông cao hơn thanh niên ngoại thành.

* Hành động chấp hành quy định về chuyển hướng xe:

Bảng 4.15. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về chuyển hướng xe của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

T	Hành động	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Có tín hiệu báo trước hướng rẽ	4,15	0,68
2.	Không chuyển hướng đột ngột	3,27	0,67
3.	Giảm tốc độ khi chuyển hướng	3,69	0,69
4.	Nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định	3,21	0,56
5.	Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho người, phương tiện khác	4,13	0,69
6.	Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường	2,58	0,66
	Chung	3,56	0,45

Số liệu ở bảng 4.15 (số liệu chi tiết ở bảng 27, Phụ lục 3) cho thấy:

Hành động chấp hành quy định về chuyển hướng xe của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông ở mức độ trung bình. Trong đó, đáng chú ý là hành động “Có tín hiệu báo trước hướng rẽ” và “Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho người, phương tiện khác” được thanh niên thực hiện ở mức độ rất cao (lần lượt có 84,1% và 82,6% thanh niên thường xuyên và luôn luôn chấp hành); trong khi hành động “Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường” được thanh niên thực hiện ở mức rất thấp (có tới 92,3% thanh niên thỉnh thoảng hoặc hiếm khi chấp hành).

Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: Có sự khác biệt về mức độ hành động chấp hành quy định chuyển hướng xe khi so sánh theo biến số giới tính và khu vực. Cụ thể là:

- Nữ giới có mức độ chấp hành cao hơn nam giới ở các hành động: “Có tín hiệu báo trước hướng rẽ”; “Không chuyển hướng đột ngột”; “Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường”; “Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho người, phương tiện khác”; “Nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định”. Nhưng nữ giới có mức độ chấp hành thấp hơn nam giới ở hành động “Giảm tốc độ khi chuyển hướng”. Điều này được thanh niên giải thích do nữ giới thường đi ở tốc độ chậm, nên khi chuyển hướng không cần phải giảm thêm tốc độ.

- Thanh niên khu vực nội thành có mức độ chấp hành cao hơn thanh niên khu vực ngoại thành ở các hành động: “Có tín hiệu báo trước hướng rẽ”, “Không chuyển hướng đột ngột”, “Giảm tốc độ khi chuyển hướng”. Thanh niên khu vực ngoại thành có mức độ chấp hành cao hơn thanh niên khu vực nội thành ở các hành động còn lại.

Kết quả các cuộc thảo luận nhóm, nhiều thanh niên cho rằng: do nhận thức về quy định chuyển hướng xe của nhiều thanh niên còn hạn chế, cho nên một số quy định về chuyển hướng xe không được thực hiện đúng. Hơn nữa, có những nguyên nhân khách quan khiến cho mức độ hành động chấp hành quy định này chưa cao, như: đường nội thành thường đông đúc, do đó, để nhường đường cho người và phương tiện khác trong khi chuyển hướng là khó khả thi, không biết khi nào mới có thể chuyển hướng được. Hay việc không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường cũng khó khăn nếu đường quá đông đúc.

(ii) Biểu hiện hành động khi có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy

* Hành động của thanh niên khi có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy, bị phát hiện bởi lực lượng chức năng:

Bảng 4.16. Hành động của thanh niên khi có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy, bị phát hiện bởi lực lượng chức năng

TT	Hành động	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Tìm cách tránh né để không bị lực lượng chức năng bắt phạt	3,39	0,83
2.	Dừng xe và tìm cách xin xỏ để không bị phạt	3,33	0,86
3.	Chối cãi, không chấp hành các hình thức xử lý của lực lượng chức năng	3,24	0,57
4.	Chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe và hình thức xử phạt	3,25	0,59
5.	Hành động khác	3,28	0,68
	Chung	3,30	0,54

Số liệu ở bảng 4.16 (số liệu chi tiết ở bảng 28, Phụ lục 3) cho thấy:

Hành động của thanh niên khi có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy, khi bị phát hiện bởi lực lượng chức năng ở mức trung bình. Điều đó có nghĩa là thanh niên chưa chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe và công tác xử lý của cơ quan chức năng khi bị phát hiện vi phạm luật giao thông, trong đó, có 18,7% thanh niên hiếm khi hoặc chưa bao giờ chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe và hình thức xử phạt.

Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: Có sự khác biệt về mức độ thực hiện hành động khi có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy sau khi bị lực lượng chức năng phát hiện khi so sánh theo biến số giới tính và khu vực. Theo đó, nữ giới chấp hành hiệu lệnh dừng xe và công tác xử lý của cơ quan chức năng tốt hơn nam giới; thanh niên nội thành chấp hành tốt hơn thanh niên ngoại thành.

Đồng chí N.Q.N cho biết: “Phản ứng đầu tiên của một số người đi xe máy vi phạm luật giao thông, nhất là nam giới, khi bị cảnh sát giao thông phát hiện, ra hiệu hoặc mới chuẩn bị ra hiệu dừng xe tìm cách tránh né như quay đầu xe, đi vào đường ngược chiều, thậm chí có hành động nguy hiểm như đi tốc độ cao vượt qua chốt kiểm soát của cảnh sát giao thông; cá biệt, có trường hợp lái xe đâm thẳng vào cảnh sát giao

thông đang làm nhiệm vụ...Còn phổ biến là dừng xe, sau đó xin xỏ hoặc nhiều trường hợp chối cãi không công nhận lỗi đã vi phạm, hoặc gọi điện thoại nhờ người thân xin giúp. Với chứng cứ rõ ràng mà chúng tôi đưa ra hoặc giải thích kỹ cho họ về lỗi vi phạm, phần lớn người vi phạm sau đó đã nhận ra lỗi và chấp hành hình thức xử phạt của chúng tôi” (*Đồng chí N.Q.N, nam, cảnh sát giao thông, khu vực quận Thanh Xuân*).

Đồng chí N.V.M cho biết: “Ở nông thôn, nhiều thanh niên khi điều khiển xe máy tham gia giao thông thường vi phạm các lỗi, như: không đội mũ bảo hiểm, chạy quá tốc độ tối đa cho phép, vượt xe không đúng quy định, chở quá số người quy định, chuyển hướng không bật xi-nhan, đi sai phần đường,...Phần lớn họ đều biết luật nhưng cố tình vi phạm luật. Cho nên khi nhìn thấy cảnh sát giao thông có tín hiệu dừng xe là họ biết ngay do vi phạm lỗi gì và sẽ bị xử lý. Vì thế, nếu có điều kiện tránh né, đối phó họ sẽ thực hiện ngay, nhất là nam giới, như: quay xe chạy chiều ngược lại, dừng xe để người không đội mũ hoặc giảm bớt người ngồi trên xe xuống rồi mới đi tiếp, sau đó quay lại đón người vừa xuống,...Tuy nhiên, do lường trước những hành động như vậy, để đảm bảo an toàn cho người khác và chính người vi phạm cũng như đảm bảo việc xử lý nghiêm túc, chúng tôi thường bố trí người trên một đoạn đường dài nên đa số đều chấp nhận dừng xe, nhưng sau đó thì tìm mọi lý do để biện minh cho sai phạm của mình, rồi tìm cách xin xỏ để không bị xử lý hoặc xử lý ở mức độ nhẹ hơn,...; chỉ một số là chối cãi, nhất định không chịu ký vào biên bản xử lý” (*Đồng chí N.V.M, nam, cảnh sát giao thông, khu vực huyện Thanh Oai*).

Trong khi thảo luận nhóm, nhiều thanh niên cho rằng, khi bị phát hiện vi phạm luật giao thông, đa số thanh niên chấp hành hiệu lệnh dừng xe nhưng sau đó tìm nài nhiều lý do xin xỏ hoặc nhờ người xin xỏ để mong được bỏ qua; một số thanh niên có phản ứng mạnh, chối cãi, không công nhận lỗi mình vi phạm, đòi xem chứng cứ vi phạm từ phía cảnh sát giao thông, không chịu ký vào biên bản xử phạt. Chỉ có một bộ phận nhỏ có hành động liêu lĩnh, coi thường an toàn tính mạng của bản thân và người khác, coi thường pháp luật khi có hành động không chấp hành hiệu lệnh dừng xe của cảnh sát giao thông, trong khi đó, lại không có hình ảnh hoặc có hình ảnh nhưng xe không chính chủ, nên rất khó cho công tác phạt nguội.

* Hành động của thanh niên khi thấy người khác có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ:

Bảng 4.17. Hành động của thanh niên khi thấy người khác có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

T T	Hành động	Mức độ thực hiện hành động (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn		
1.	Phản ứng gay gắt, quyết liệt	75,3	22,3	2,4	0,0	0,0	1,27	0,50
2.	Góp ý, nhắc nhở nhẹ nhàng	0,0	82,5	16,8	0,7	0,0	2,18	0,40
3.	Không có hành động gì	0,0	0,9	21,4	46,9	30,8	4,08	0,74
4.	Hành động khác	14,8	50,2	34,1	0,9	0,0	2,21	0,69
	Chung						2,43	0,45

Số liệu ở bảng 4.17 cho thấy:

Hành động của thanh niên khi thấy người khác có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ ở mức độ rất thấp (có tới 77,7% thanh niên thường xuyên và luôn luôn không có hành động góp ý, nhắc nhở hoặc phản ứng gì trước những hành vi vi phạm luật giao thông của người khác).

Trong các cuộc thảo luận nhóm, nhiều ý kiến của thanh niên cho rằng: Trong khi điều khiển xe máy tham gia giao thông, có thể quan sát thấy rất nhiều trường hợp vi phạm luật giao thông, nhưng phản ứng phổ biến là im lặng, không có hành động gì cụ thể, bởi rất ngại va chạm, phiền hà. Đôi khi, chỉ nhắc nhở nhẹ nhàng nếu thấy người khác quên không tắt đèn xi-nhan; quên không gạt chân chống lên;... Có ý kiến cho rằng, việc hướng dẫn, nhắc nhở và bắt phạt người vi phạm luật giao thông là của cảnh sát giao thông, chứ bản thân không có trách nhiệm làm việc đó nên thường không có hành động gì. Một số ý kiến cho biết, trong những tình huống giao thông mà hành vi vi phạm luật giao thông của người khác có liên quan trực tiếp đến bản thân, thậm chí xảy ra va chạm xe, thì hành động của một số thanh niên rất quyết liệt, thậm chí dẫn đến ẩu đả.

Tóm lại, mức độ biểu hiện hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên rất đa dạng, thể hiện cả ở hành vi chấp hành và hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ. Có sự khác nhau về mức độ chấp hành luật giao thông khi so sánh theo các biến số giới tính, khu vực, nghề nghiệp và các biến số khác ở những hành động cụ thể.

4.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

4.2.1. Các yếu tố chủ quan

4.2.1.1. Yếu tố xúc cảm

Chúng tôi chỉ nghiên cứu sự ảnh hưởng của một số yếu tố xúc cảm là tâm trạng và trạng thái căng thẳng đối với hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, cụ thể là ảnh hưởng của yếu tố xúc cảm tới việc chấp hành luật giao thông đường bộ và nhận thức, xử lý phù hợp các tình huống giao thông trong quá trình tham gia giao thông.

Bảng 4.18. Ảnh hưởng của yếu tố xúc cảm đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

TT	Ảnh hưởng của yếu tố xúc cảm đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên	Mức độ (%)				
		Đồng ý	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần nhỏ	Không đồng ý
1.	“Khi lái xe máy, tôi thường chấp hành luật giao thông đường bộ khi cảm thấy”:					
1.1.	Vui vẻ, hưng phấn	30,8	46,5	18,1	4,6	0,0
1.2.	Buồn chán, lo âu	0,0	14,4	48,0	34,3	3,3
1.3.	Tức giận, hung hăng	0,0	8,5	61,6	20,7	9,2
1.4.	Căng thẳng, mệt mỏi	0,0	0,4	15,9	53,9	29,7
2.	“Khi lái xe máy, tôi thường nhận thức rõ và xử lý phù hợp các tình huống giao thông khi cảm thấy”:					
2.1.	Vui vẻ, hưng phấn	27,9	54,4	17,2	0,4	0,0
2.2.	Buồn chán, lo âu	0,0	11,4	66,1	16,6	5,9
2.3.	Tức giận, hung hăng	0,0	0,7	49,4	29,9	21,1
2.4.	Căng thẳng, mệt mỏi	0,0	20,3	47,6	24,5	7,6

Số liệu ở bảng 4.18 cho thấy:

- Yếu tố xúc cảm có ảnh hưởng đến việc chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên. Trong đó:

+ 77,3% thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn rằng, khi cảm thấy vui vẻ, hưng phấn, họ thường chấp hành luật giao thông tốt hơn.

Kết quả thảo luận nhóm cũng cho kết quả tương tự. Trong khi thảo luận nhóm, nhiều ý kiến cho rằng, khi vui vẻ, hưng phấn, con người ở trạng thái tỉnh táo, có thể xử lý tốt hơn với những nguy hiểm trong khi tham gia giao thông, họ đang cảm thấy cuộc

sống có ý nghĩa và muốn giữ mọi thứ tốt đẹp, vì thế, thanh niên có xu hướng chấp hành tốt các quy định của luật giao thông đường bộ. Tuy nhiên, một số ít ý kiến cho rằng, khi cảm thấy vui vẻ, hưng phấn quá độ, có thể có thanh niên hành xử theo chiều ngược lại; cảm giác lâng lâng vui sướng có thể sẽ khiến họ không thể tập trung lái xe, có khi điều khiển xe không còn vững vàng nữa, rất dễ vi phạm luật giao thông đường bộ hoặc dễ xảy ra mất an toàn giao thông.

+ Thanh niên cho rằng khi bản thân có xúc cảm tiêu cực như buồn chán, lo âu; tức giận, hung hăng và nhất là khi căng thẳng, mệt mỏi sẽ có xu hướng vi phạm luật giao thông đường bộ nhiều hơn.

Lý giải điều này, trong khi thảo luận nhóm, nhiều ý kiến cho rằng: khi lái xe máy tham gia giao thông, nếu có xúc cảm tiêu cực, bản thân thường không tỉnh táo, thiếu kiểm chế, khó tập trung chú ý nên rất dễ vi phạm luật giao thông, thậm chí dễ có hành động gây hấn, thách thức, xô xát với người khác, kể cả lực lượng chức năng đang làm nhiệm vụ. Một số ý kiến cho rằng: không phải cứ khi nào có xúc cảm tiêu cực họ cũng có ý định vi phạm luật giao thông đường bộ, bởi bản thân biết kiểm chế xúc cảm, không ảnh hưởng nhiều đến hoạt động nói chung và việc tham gia giao thông nói riêng.

- Yếu tố xúc cảm có ảnh hưởng đến nhận thức và xử lý tình huống giao thông của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông đường bộ. Trong đó:

+ 82,3% thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn rằng, khi cảm thấy vui vẻ, hưng phấn, họ có nhận thức rõ và xử lý tình huống giao thông tốt hơn.

Khi thảo luận nhóm, đa số thanh niên cho rằng: Tình huống giao thông luôn thay đổi và chứa đựng nhiều nguy cơ, rủi ro đối với người lái xe máy. Muốn chấp hành tốt luật giao thông đường bộ cũng như đảm bảo an toàn cho bản thân, thanh niên phải nhận thức rõ và xử lý kịp thời, phù hợp các tình huống đó. Vì thế, khi vui vẻ, hưng phấn sẽ giúp thanh niên tỉnh táo, nhanh nhạy hơn trong việc nhận thức, ra quyết định phù hợp đối với những tình huống giao thông gặp trên đường, nhất là đối với những tình huống bất ngờ. Tuy nhiên, có ý kiến cho rằng, khi vui vẻ, hưng phấn cao độ, rất có thể thanh niên sẽ mất tập trung, dễ nhận thức hời hợt, thiếu cảnh giác trong những tình huống giao thông nguy hiểm, từ đó ra quyết định xử lý không phù hợp.

+ 51% thanh niên cho rằng khi tức giận, hung hăng, họ nhận thức không rõ và xử lý không phù hợp những tình huống giao thông gặp trên đường; trong khi, có khoảng 1/3 thanh niên cho rằng, buồn chán, lo âu hoặc căng thẳng, mệt mỏi có ảnh hưởng tương tự.

Trong kết quả thảo luận nhóm, đa số thanh niên lý giải rằng: động cơ đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản đối với con người rất mạnh mẽ; vì thế, dù có buồn chán, lo âu hoặc căng thẳng, mệt mỏi thì con người vẫn thường cố gắng đảm bảo an toàn giao thông cho bản thân; nhưng khi tức giận, hung hăng dẫn đến “Cả giận mất khôn”, điều mà rất dễ xảy ra với lứa tuổi thanh niên, sẽ dễ làm cho họ có hành động bột phát, thiếu kiềm chế, khó nhận thức rõ tình huống giao thông nguy hiểm hoặc dễ chấp nhận tham gia vào tình huống giao thông đó.

Như vậy, yếu tố xúc cảm có ảnh hưởng đến khả năng tập trung của thanh niên trong quá trình lái xe máy trên đường. Vì thế, có ảnh hưởng rõ rệt đến việc chấp hành luật giao thông đường bộ cũng như nhận thức và xử lý tình huống giao thông của thanh niên. Do đó, trong khi tuyên truyền, giáo dục thanh niên nâng cao hiểu biết về luật giao thông đường bộ, đồng thời giáo dục thanh niên luôn biết kiềm chế, điều chỉnh xúc cảm để luôn chấp hành luật giao thông đường bộ cũng như nhận thức rõ và xử lý tốt mọi tình huống giao thông, đảm bảo an toàn cho bản thân và người khác trong quá trình tham gia giao thông.

4.2.1.2. Yếu tố nhân cách

Để tìm hiểu mức độ ảnh hưởng của yếu tố nhân cách đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, trước hết, chúng tôi tính tổng điểm trắc nghiệm Tìm kiếm cảm giác của từng khách thể, đánh giá mức độ theo 5 mức dưới đây rồi tính tần suất % các theo mức độ đó:

- Rất thấp: Điểm từ 0 – 8;
- Thấp: Điểm từ 9 – 16;
- Trung bình: Điểm từ 17 – 24;
- Cao: Điểm từ 25 – 32;
- Rất cao: Điểm từ 33 – 40.

Bảng 4.19. Mức độ tìm kiếm cảm giác của thanh niên

Khu vực	Giới tính	Mức độ (%)				
		Rất thấp	Thấp	Trung bình	Cao	Rất cao
Nội thành	Nam	2,8	17,4	33,0	30,3	16,5
	Nữ	14,7	44,8	28,4	11,2	0,9
Ngoại thành	Nam	3,4	8,5	28,0	39,0	21,2
	Nữ	21,7	20,0	37,4	17,4	3,5

Số liệu ở bảng 4.19 cho thấy: có sự khác nhau về mức độ tìm kiếm cảm giác theo giới tính và khu vực. Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: có sự khác biệt về mức độ tìm kiếm cảm giác khi so sánh theo biến số giới tính; không có sự khác biệt theo khu vực và nghề nghiệp. Theo đó, nam giới có mức độ tìm kiếm cảm giác cao hơn hẳn nữ giới.

Tính hệ số tương quan Pearson được giá trị $r = -0,623$, điều đó có nghĩa là có sự tương quan nghịch, tương đối chặt giữa mức độ tìm kiếm cảm giác với mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên. Tức là, thanh niên có mức độ tìm kiếm cảm giác càng cao thì chấp hành luật giao thông đường bộ ở mức độ càng thấp.

Như vậy, có thể kết luận, yếu tố nhân cách ảnh hưởng khá rõ rệt đến mức độ của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên. Điều này rất có ý nghĩa trong việc phân loại thanh niên nhằm tuyên truyền, giáo dục hiệu quả hơn, góp phần nâng cao mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ ở thanh niên.

4.2.2. Các yếu tố khách quan

4.2.2.1. Yếu tố cơ sở hạ tầng và mật độ giao thông

Trong nghiên cứu này, chúng tôi chỉ đề cập đến sự ảnh hưởng của điều kiện đường sá (gồm kích thước, điều kiện bề mặt); hệ thống báo hiệu đường bộ và mật độ giao thông đến hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy của thanh niên.

Bảng 4.20. Ảnh hưởng của yếu tố cơ sở hạ tầng và mật độ giao thông đến mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên

T T	Thanh niên chấp hành luật giao thông đường bộ khi:	Mức độ đồng ý (%)				
		Đồng ý	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần nhỏ	Không đồng ý
1.	Đường rộng rãi, hệ thống báo hiệu tốt, phương tiện lưu thông dễ dàng	25,1	28,6	36,7	2,4	2,2
2.	Đường chật hẹp, hệ thống báo hiệu tốt, phương tiện lưu thông dễ dàng	14,2	17,9	31,9	18,8	17,2
3.	Hệ thống báo hiệu tốt, nhưng	10,7	14,8	21,4	32,1	21,0

đường ùn tắc, phương tiện lưu thông khó khăn					
--	--	--	--	--	--

Số liệu ở bảng 4.20 cho thấy: yếu tố cơ sở hạ tầng và mật độ giao thông có ảnh hưởng đến mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên. Trong đó:

- Có 53,7 % thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn rằng, khi đường phố thông thoáng, rộng rãi, phương tiện lưu thông tốt, họ đã nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ; 36,7 % thanh niên đồng ý một nửa; chỉ có 4,6 % là đồng ý một phần nhỏ và không đồng ý.

Trong các cuộc thảo luận nhóm, nhiều ý kiến khẳng định khi đường sá rộng rãi, hệ thống báo hiệu tốt, phương tiện lưu thông dễ dàng họ thường nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ. Tuy nhiên, một số ý kiến cho rằng, trong thực tế, đường càng rộng, việc lưu thông càng dễ dàng thì càng tạo điều kiện cho thanh niên thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ nhiều hơn với những hành vi nguy hiểm, rủi ro cao hơn, như: lái xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép; lạng lách đánh võng; tạo tâm lí chủ quan trong nhận thức về những nguy cơ, rủi ro trong các tình huống giao thông, từ đó, rất dễ xảy ra tai nạn giao thông nghiêm trọng.

- Có 32,1% thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn rằng, trong trường hợp đường chật hẹp, hệ thống báo hiệu tốt, phương tiện lưu thông dễ dàng, họ đã nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ; nhưng có tới 36 % thanh niên chỉ đồng ý một phần nhỏ và không đồng ý như vậy; số còn lại là đồng ý một nửa.

Trong khi thảo luận nhóm, nhiều ý kiến của thanh niên cho biết, khi đi trên đường phố, ngõ xóm chật hẹp, họ chấp hành quy định về tốc độ khá nghiêm chỉnh, bởi tâm lí chung của người lái xe máy là đi chậm hơn để tránh xe cộ hoặc người đi bộ bất ngờ đi ra từ nhà dân hoặc từ nhiều ngách nhỏ hai bên đường. Tuy nhiên, khi lưu thông trên những đường phố, ngõ xóm đó, người tham gia giao thông lại thực hiện nhiều hành vi vi phạm, như: không đội mũ bảo hiểm, chuyển hướng xe không đúng quy định, dừng đỗ xe bừa bãi...

- Còn trong trường hợp hệ thống báo hiệu tốt, nhưng đường ùn tắc, phương tiện lưu thông khó khăn, chỉ có 25,5 % thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn rằng đã nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ, trong khi có tới 53,1 % chỉ đồng ý một phần nhỏ và không đồng ý như vậy.

Nhiều ý kiến của thanh niên trong các cuộc thảo luận nhóm nhỏ cũng ghi nhận kết quả tương tự. Thanh niên cho rằng, không ai muốn đi trên đường phố ùn tắc cả, vừa ức chế tâm lí do ồn ào, khói bụi, vừa mất thời gian, thậm chí bị muộn giờ học, giờ làm và những công việc quan trọng đã hẹn. Vì thế, nếu có điều kiện thuận lợi, họ sẽ tìm cách thoát khỏi tình huống đó, kể cả bằng hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ, như: đi trên vỉa hè, đi ngược chiều, vượt đèn đỏ, chuyển hướng không đúng quy định,... Tuy nhiên, một số ý kiến cũng khẳng định, thực tế không phải ai cũng có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ khi rơi vào tình huống tắc đường, họ vẫn kiên nhẫn lái xe đi đúng quy định.

Như vậy, yếu tố cơ sở hạ tầng và mật độ giao thông có ảnh hưởng không nhỏ tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên khi họ lái xe máy tham gia giao thông. Tuy nhiên, yếu tố đó không phải là yếu tố quyết định và có ảnh hưởng không giống nhau đối với các hành vi tham gia giao thông khác nhau.

4.2.2.2. Yếu tố kiểm soát xã hội

* Yếu tố áp lực xã hội:

- Ảnh hưởng của người cùng đi và người tham gia giao thông khác tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên:

Chúng tôi đã hỏi thanh niên về việc chấp hành luật giao thông đường bộ khi họ lái xe máy tham gia giao thông trong một số trường hợp điển hình. Kết quả thể hiện ở bảng 4.21 dưới đây:

Bảng 4.21. Ảnh hưởng của người cùng đi và người tham gia giao thông khác tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên

T T	Thanh niên chấp hành luật giao thông đường bộ trong trường hợp:	Giới tính	Mức độ đồng ý (%)				
			Đồng ý	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần nhỏ	Không đồng ý
1.	Đi cùng bạn bè	Nam	18,1	14,1	35,2	15,4	17,2
		Nữ	29,0	21,6	20,8	21,2	7,4
		Chung	23,6	17,9	28,0	18,3	12,2
2.	Đi cùng người thân	Nam	24,2	23,4	26,0	17,6	8,8
		Nữ	36,8	29,0	21,6	9,1	3,5
		Chung	30,6	26,2	23,8	13,3	6,1

3.	Thấy người khác chấp hành nghiêm túc	Nam	32,2	22,9	15,9	20,6	8,4
		Nữ	36,8	27,3	25,1	6,5	4,3
		Chung	34,5	25,1	20,5	13,6	6,3

Số liệu ở bảng 4.21 cho thấy: Người cùng đi và người tham gia giao thông khác có ảnh hưởng khác nhau tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên. Cụ thể là:

Khi đi cùng bạn bè: Có 41,5 % thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn rằng, họ đã nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ, 28 % đồng ý một nửa, trong khi có 30,5 % thanh niên chỉ đồng ý một phần nhỏ và không đồng ý như vậy. Kiểm định T-Test với mức ý nghĩa 99 % theo biến số giới tính, cho thấy: có sự khác biệt giữa nam và nữ, theo đó, khi đi cùng bạn bè, nam giới có mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ thấp hơn nữ giới.

Trong khi thảo luận nhóm, nhiều ý kiến của thanh niên khẳng định rằng, bạn bè vừa có ảnh hưởng tích cực, vừa có ảnh hưởng tiêu cực đến mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của họ, phần lớn tùy thuộc vào thái độ của người bạn đó đối với hành vi mà bản thân thanh niên thực hiện. Nếu người bạn cùng đi ủng hộ hành vi đó, thanh niên sẽ có xu hướng lặp lại. Một số ít nam thanh niên có hành vi thể hiện bản thân khi đi cùng bạn, nhất là đi cùng bạn nữ.

Khi đi cùng người thân: Có 56,8 % thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn rằng, họ nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ khi đi cùng người thân, có 23,8 % đồng ý một nửa, trong khi có 19,4 % thanh niên chỉ đồng ý một phần nhỏ và không đồng ý như vậy. Kiểm định T-Test với mức ý nghĩa 99 % theo biến số giới tính cho thấy có sự khác biệt giữa nam và nữ, theo đó, khi đi cùng người thân, nam giới cũng có mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ thấp hơn nữ giới.

Kết quả thảo luận nhóm ghi nhận nhiều ý kiến của thanh niên khẳng định rằng, người thân có ảnh hưởng đến mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của họ, chủ yếu là theo chiều hướng tích cực. Tức là, khi đi cùng người thân, thanh niên có xu hướng chấp hành luật giao thông đường bộ tốt hơn. Tuy nhiên, một số ý kiến cho rằng, điều đó thường đúng nếu người thân là bậc ông bà, cha chú; còn nếu người thân là đối tượng khác, nhất là người thân còn ít tuổi, thì điều đó chưa hẳn đúng.

Số liệu ở bảng 4.21 cũng chỉ ra rằng, khi thấy người khác chấp hành nghiêm túc luật giao thông đường bộ, có 59,6 % thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn

rằng họ cũng thực hiện hành động tương tự; có 20,5 % đồng ý một nửa, trong khi có 19,9 % thanh niên chỉ đồng ý một phần nhỏ và không đồng ý như vậy. Kiểm định T-Test với mức ý nghĩa 99 % theo biến số giới tính cho thấy, có sự khác biệt giữa nam và nữ, theo đó, khi thấy người khác chấp hành nghiêm túc luật giao thông đường bộ, nữ giới sẽ thực hiện hành động chấp hành ở mức độ cao hơn nam giới.

Khi thảo luận nhóm, nhiều ý kiến của thanh niên khẳng định rằng, việc chấp hành luật giao thông đường bộ của họ bị ảnh hưởng bởi người cùng tham gia giao thông. Nếu thấy người khác chấp hành nghiêm túc luật giao thông đường bộ, thanh niên cũng có hành động tương tự. Bằng kinh nghiệm của mình, một số thanh niên khẳng định, ở chiều ngược lại, khi thấy nhiều người vi phạm luật giao thông đường bộ, thanh niên cũng có xu hướng vi phạm theo, như chuyện vượt đèn đỏ, chạy quá tốc độ tối đa cho phép hoặc không đội mũ bảo hiểm,... Đó là biểu hiện của quy luật bắt chước, lây lan trong tâm lý xã hội. Tuy nhiên, một bộ phận thanh niên quả quyết, trong tình huống đó, họ vẫn hành động theo ý mình, chứ không a dua theo người khác.

- Ảnh hưởng của thái độ cộng đồng xã hội tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên:

Chúng tôi nghiên cứu sự ảnh hưởng của thái độ cộng đồng xã hội tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên bằng nhiều phương pháp khác nhau. Kết quả khảo sát được thể hiện ở bảng 4.22 dưới đây:

Bảng 4.22. Phản ứng của cộng đồng xã hội khi thanh niên có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

TT	Một số hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Mức độ phản ứng của xã hội (%)				
		Không phản ứng gì	Rất nhẹ nhàng	Nhẹ nhàng	Gay gắt	Rất gay gắt
1.	Không đội mũ bảo hiểm theo quy định	40,8	28,3	16,7	8,8	5,4
2.	Điều khiển xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép	33,4	27,0	22,0	10,3	7,3
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe	47,8	28,8	13,1	6,0	4,3
4.	Không chấp hành tín hiệu đèn giao thông	25,1	22,3	32,2	11,6	8,8

5.	Chuyển hướng xe không đúng quy định	36,0	27,5	22,7	7,1	6,7
	Chung	36,6	26,8	21,3	8,8	6,5

Số liệu ở bảng 4.22 cho thấy:

Phản ứng của cộng đồng xã hội khi thanh niên có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ ở mức độ khác nhau đối với từng hành vi cụ thể. Nhìn chung, cộng đồng xã hội thường không có phản ứng gì hoặc phản ứng nhẹ nhàng và rất nhẹ nhàng, chỉ một tỉ lệ nhỏ có phản ứng gay gắt, quyết liệt khi thanh niên có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ. Kiểm tra sự tương quan giữa phản ứng của cộng đồng xã hội và mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên bằng hệ số tương quan Spearman cho kết quả $r = 0,204$, chứng tỏ giữa chúng có tương quan thuận nhưng không chặt.

Kết quả thảo luận nhóm ghi nhận nhiều ý kiến của thanh niên cho rằng: nếu có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ, họ có thể bị cảnh sát giao thông phát hiện, nhắc nhở hay xử phạt; chứ hiếm khi bị nhắc nhở hoặc phản ứng gay gắt trực tiếp từ người khác trong cộng đồng, nhất là hành vi đó không liên quan, ảnh hưởng trực tiếp đến ai. Chính điều đó, khi muốn thực hiện hành vi vi phạm, họ sẽ thực hiện và thường không cảm thấy ngại ngùng với người khác, bởi theo họ, nhiều người cũng thường xuyên làm vậy. Thậm chí, một số ý kiến còn thẳng thắn: người dân trong làng xã thường không đội mũ bảo hiểm nếu đi xe máy trong đường làng, ngõ xóm; nếu bản thân họ làm vậy, có khi người ta lại cho là “có vấn đề”.

Khi phỏng vấn sâu, nhiều thanh niên cũng có ý kiến tương tự. Bạn T.V.T chia sẻ: “Là cán bộ xã, em và gia đình rất nghiêm túc trong việc chấp hành các quy định của pháp luật. Ngay cả đi xe máy trong làng cũng phải chú ý đi từ tốn, không rú ga chạy tốc độ cao, tránh bấm còi inh ỏi,... vì người dân sẽ phản ứng ngay, nhưng nếu đội mũ bảo hiểm thì có khi họ sẽ bảo là “không bình thường”. Cho nên, chỉ khi có việc đi ra ngoài quốc lộ, tỉnh lộ hoặc đi xa em mới đội mũ bảo hiểm” (Bạn T.V.T, nam, 30 tuổi, công chức, huyện Ứng Hòa).

Bạn N.X.D cho biết: “Nói chung, em khá nghiêm túc trong việc chấp hành luật giao thông. Từ nhà đến cơ quan chỉ đi mất 10 phút, nhưng em cũng đội mũ bảo hiểm nghiêm chỉnh vì cảnh sát giao thông ở đây nhiều lắm, ngã tư nào cũng có. Với lại, ở cơ

quan em, ai cũng đội mũ bảo hiểm đi làm, nếu em không đội người ta lại bảo mình không nghiêm túc chấp hành quy định của pháp luật. Chứ người dân ở đây thì có mấy ai biết mình đâu mà phản ứng” (Bạn N.X.D, nam, 25 tuổi, công chức, quận Hoàn Kiếm).

* Yếu tố pháp luật:

Bảng 4.23. Ảnh hưởng của yếu tố pháp luật tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên

TT	Khi lái xe máy, tôi nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ:	Mức độ đồng ý (%)				
		Không đồng ý	Đồng ý 1 phần nhỏ	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý
1.	Khi cho rằng những quy định của pháp luật là cần thiết, đúng đắn và phù hợp	1,3	2,8	18,8	57,9	19,2
2.	Khi cho rằng, việc thực thi pháp luật của lực lượng chức năng là chính đáng, nghiêm minh, không có tiêu cực	2,0	4,1	12,2	23,6	58,1
3.	Khi tin rằng hành vi vi phạm chắc chắn sẽ bị phát hiện bất kể ở đâu, khi nào	2,8	3,5	13,6	59,8	20,3
4.	Khi tin hành vi vi phạm chắc chắn sẽ bị xử phạt nghiêm minh	1,1	3,3	10,7	19,0	65,9
5.	Khi hành vi vi phạm có mức tiền phạt cao	4,1	6,6	31,7	20,3	37,3
6.	Khi hành vi vi phạm có hình thức xử phạt bổ sung nghiêm khắc, như: chắc chắn sẽ gửi thông báo vi phạm về cơ quan; trường học;...	1,5	2,0	17,2	57,9	21,4

Số liệu ở bảng 4.23 cho thấy:

Các biến nêu trên trong yếu tố pháp luật đều có ảnh hưởng tới mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên. Kiểm tra sự tương quan giữa yếu tố pháp luật với mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên bằng hệ số tương quan Spearman, cho kết quả $r = 0,518$, chứng tỏ giữa chúng có tương quan thuận và khá chặt.

- Về tính chính đáng của luật giao thông đường bộ: Có 77,1% thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn rằng họ nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ khi nhận thấy những quy định của luật là cần thiết, đúng đắn và phù hợp; cũng như khi

việc thực thi pháp luật của lực lượng chức năng là chính đáng, nghiêm minh và không có tiêu cực (chiếm 81,7%).

Kiểm tra sự tương quan giữa yếu tố tính chính đáng với mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên bằng hệ số tương quan Spearman, cho kết quả $r = 0,450$, chứng tỏ giữa chúng có tương quan thuận và tương đối chặt.

Kết quả thảo luận nhóm cho thấy, nhiều ý kiến của thanh niên phản nản rằng, hiện nay có một số quy định của luật giao thông đường bộ chưa phù hợp; hiện tượng tiêu cực, xin xỏ, nể nang trong quá trình thi hành công vụ của lực lượng chức năng không hiếm. Do đó tạo cho người tham gia giao thông tâm lí chấp hành luật giao thông đường bộ không triệt để, bởi họ cho rằng, nếu có thực hiện hành vi vi phạm thì có thể xin xỏ là được bỏ qua hoặc nộp phạt ở mức nhẹ hơn quy định. Khi các quy định của luật giao thông đường bộ phù hợp hơn; việc thực thi pháp luật của lực lượng chức năng là chính đáng, nghiêm minh thì thanh niên sẽ chấp hành nghiêm chỉnh hơn.

- Về tính răn đe của luật giao thông đường bộ: 80,1% thanh niên đồng ý và đồng ý một phần lớn rằng, khi lái xe máy tham gia giao thông, họ sẽ nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ nếu nhận thức rằng hành vi vi phạm của bản thân chắc chắn sẽ bị phát hiện bất kể thực hiện ở đâu, khi nào; khi hành vi vi phạm chắc chắn sẽ bị xử phạt nghiêm minh (chiếm 84,9%); hành vi vi phạm có mức tiền phạt cao (chiếm 57,6 %); hành vi vi phạm có hình thức xử phạt bổ sung nghiêm khắc, như: chắc chắn sẽ gửi thông báo vi phạm về cơ quan; trường học,... (chiếm 79,1 %).

Kiểm tra sự tương quan giữa yếu tố tính răn đe với mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên bằng hệ số tương quan Spearman, cho kết quả $r = 0,507$, chứng tỏ giữa chúng có tương quan thuận và khá chặt.

Trong quá trình thảo luận nhóm, phần lớn thanh niên nhìn nhận rằng: mức phạt cao chưa chắc đã khiến họ luôn chấp hành luật giao thông đường bộ, mà quan trọng là phải khiến họ tin rằng: nếu thực hiện hành vi vi phạm thì chắc chắn sẽ bị phát hiện, bất kể hành vi đó được thực hiện ở đâu, khi nào; sau đó họ chắc chắn sẽ bị xử phạt nghiêm minh, đúng quy định, không có chuyện xin xỏ, bao che; không những bị phạt tiền ở mức cao mà kèm theo còn có hình thức xử phạt bổ sung nghiêm khắc, như: chắc chắn sẽ bị gửi thông báo vi phạm về cơ quan, trường học;...

Tóm lại, các yếu tố khách quan có ảnh hưởng đến việc chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên trong quá trình họ lái xe máy tham gia giao thông ở mức độ, chiều hướng khác nhau. Trong đó, yếu tố tính răn đe của luật giao thông đường bộ có ảnh hưởng mạnh nhất, tiếp đến là yếu tố tính chính đáng của luật giao thông đường bộ và cơ sở hạ tầng, mật độ giao thông.

4.3. Một số biện pháp chủ yếu nhằm nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông đường bộ của thanh niên

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu thực tiễn, luận án đề xuất một số biện pháp chủ yếu nhằm nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông đường bộ của thanh niên như sau:

4.3.1. Nhóm biện pháp nâng cao hiểu biết cho thanh niên

4.3.1.1. Nâng cao hiểu biết cho thanh niên về luật giao thông đường bộ

Một là, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục cho thanh niên về sự cần thiết phải chấp hành luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông. Trong đó nhấn mạnh: việc chấp hành luật giao thông đường bộ không những đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản của bản thân và mọi người mà còn đảm bảo giao thông thông suốt, trật tự, hiệu quả; giảm thiểu được những thiệt hại về kinh tế - xã hội cho bản thân, gia đình và đất nước. Hơn nữa, cần làm cho thanh niên hiểu rõ việc chấp hành luật giao thông đường bộ chính là thực hiện nghĩa vụ, trách nhiệm của công dân với nhà nước và xã hội, góp phần quan trọng vào xây dựng văn hóa giao thông ở Việt Nam.

Hai là, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục cho thanh niên có hiểu biết đầy đủ hơn nữa về các quy định cụ thể của luật giao thông đường bộ, nhất là những quy định đối với những hành vi tham gia giao thông có tính nguy hiểm, rủi ro cao, liên quan đến các hành vi: không đội mũ bảo hiểm, lái xe vượt quá tốc độ tối đa cho phép, không chấp hành tín hiệu đèn giao thông, vừa lái xe vừa sử dụng điện thoại hoặc thiết bị âm thanh, chuyển hướng xe không đúng quy định. Đồng thời, làm cho thanh niên có hiểu biết đầy đủ và có thái độ đúng đắn đối với những hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ.

4.3.1.2. Nâng cao hiểu biết của thanh niên về tình huống giao thông và những nguy cơ, rủi ro trong các tình huống đó

Cùng với việc tuyên truyền, phổ biến, giáo dục luật giao thông đường bộ cho thanh niên, các chủ thể làm công tác này phải nâng cao hiểu biết của thanh niên về các yếu tố của tình huống giao thông, nhất là hiểu biết về ý nghĩa, mối tương quan giữa

các yếu tố, trên cơ sở đó dự liệu được sự biến đổi, trạng thái tiếp theo của các yếu tố trong mỗi tình huống giao thông mà thanh niên tham gia vào.

Bên cạnh đó, cần làm cho thanh niên hiểu rõ khả năng xảy ra va chạm cao hơn hoặc chấn thương nặng hơn nếu thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình tham gia giao thông, tránh tâm lý chủ quan hoặc quá tự tin vào khả năng điều khiển phương tiện của bản thân.

Trong quá trình tuyên truyền, phổ biến, giáo dục nâng cao hiểu biết cho thanh niên về luật giao thông đường bộ, về tình huống giao thông và những nguy cơ, rủi ro trong các tình huống giao thông đó, các chủ thể cần chú ý sử dụng những hình thức tuyên truyền, giáo dục phong phú, đa dạng, phù hợp với lứa tuổi thanh niên, như: thông qua các chương trình truyền hình thực tế, xây dựng những clip sinh động, hấp dẫn; các hoạt động tình nguyện đảm bảo an toàn giao thông; thông qua các hoạt động lồng ghép cả trong chương trình giáo dục chính khóa và ngoại khóa trong trường học; qua tivi, báo điện tử, mạng xã hội (Facebook, Zalo,...). Tuy nhiên, đối với các nhóm thanh niên khác nhau (về giới tính, khu vực, nghề nghiệp, nhân cách,...) cũng cần lựa chọn nội dung, hình thức, phương tiện tuyên truyền, giáo dục phù hợp và hiệu quả. Biến quá trình giáo dục đó thành quá trình tự giáo dục ở thanh niên. Chỉ đến khi thanh niên tự ý thức, có thái độ và động cơ đúng đắn, biết kiềm chế và điều chỉnh cảm xúc, tự giác chấp hành luật giao thông đường bộ, khi đó quá trình tuyên truyền, giáo dục mới đạt hiệu quả thực sự.

4.3.2. Nhóm biện pháp tăng cường kiểm soát xã hội

4.3.2.1. Tăng cường tính chính đáng và tính răn đe của luật giao thông đường bộ

Trước hết, trong quá trình xây dựng, ban hành và thực hiện luật giao thông đường bộ, cần nâng cao hơn nữa tính chính đáng của nó. Điều này thể hiện ở chỗ: Các quy định của luật phải cụ thể, rõ ràng, dễ hiểu, sát hợp với thực tiễn đời sống, được mọi người dân (trong đó có thanh niên) đồng tình, ủng hộ. Mặt khác, trong quá trình thực hiện luật, các cơ quan hữu quan thực thi phải tuân thủ đầy đủ, công minh theo quy định, không những nhiều, tiêu cực, gây mất niềm tin đối với người tham gia giao thông, từ đó giảm hiệu lực của pháp luật.

Để tăng cường tính răn đe của luật giao thông đường bộ cần tăng mức tiền phạt và kèm theo các hình thức xử phạt bổ sung đa dạng, nghiêm khắc, nhất là đối với những hành vi tham gia giao thông có tính nguy hiểm, rủi ro cao. Chẳng hạn, hình phạt bổ sung đối với thanh niên sinh viên có thể là gửi thông báo vi phạm luật giao thông về trường học, hạ bậc hạnh kiểm và ghi vào học bạ; đối với thanh niên công chức có thể là hạ bậc thi đua, hạ bậc lương hoặc chậm nâng lương, kỷ luật, lưu hồ sơ...; đối với thanh niên khu dân cư có thể thông báo về chính quyền và khu dân cư nơi thanh niên cư trú, thông báo về gia đình thanh niên, gắn với việc xem xét các danh hiệu thi đua của gia đình thanh niên đó ở địa phương... Tuy nhiên, điều quan trọng là có phương tiện, kỹ thuật giám sát và lưu trữ thông tin hiện đại đảm bảo phát hiện, xử phạt mọi lúc, mọi nơi với bất cứ hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ nào của thanh niên; đồng thời xử lý nghiêm minh, triệt để theo đúng quy định. Cần làm cho thanh niên luôn hiểu, ghi nhớ rằng: nếu có bất cứ hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ ở đâu, khi nào đều sẽ bị phát hiện và xử lý triệt để, nghiêm khắc.

4.3.2.2. Tăng cường áp lực xã hội đối với hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

Trước hết là tăng cường áp lực xã hội từ phía cộng đồng xã hội đối với thanh niên theo hướng nâng cao mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của mỗi người tham gia giao thông và toàn xã hội. Muốn vậy phải thường xuyên đẩy mạnh tuyên truyền, giáo dục nâng cao hiểu biết pháp luật, thay đổi thái độ của cộng đồng xã hội theo hướng đồng tình, khen ngợi đối với các hành vi chấp hành và phê phán, lên án mạnh mẽ những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông nói chung và của thanh niên nói riêng. Đồng thời, có những hình thức xử lý thích đáng đối với khu dân cư, cơ quan, trường học có thành viên vi phạm luật giao thông đường bộ.

Trên cơ sở nâng cao nhận thức, thay đổi thái độ của cộng đồng xã hội, cần tăng cường áp lực xã hội của gia đình đối với thanh niên, trước hết là thông qua sự gương mẫu trong việc chấp hành luật giao thông đường bộ của cha mẹ và người thân của thanh niên; tuyên truyền, phổ biến, hướng dẫn gia đình thanh niên về nội dung, biện pháp giáo dục thanh niên hoặc ngăn chặn thanh niên vi phạm luật giao thông đường bộ cũng như vi phạm các nguyên tắc an toàn giao thông.

Để tăng cường áp lực xã hội của nhóm bạn đối với thanh niên, cần phải có sự phối hợp chặt chẽ giữa chủ thể giáo dục là nhà trường, gia đình và xã hội (trước hết là các tổ chức thanh niên, cơ quan, doanh nghiệp nơi thanh niên tham gia và làm việc) trong việc tạo áp lực xã hội đối với thanh niên, thúc đẩy họ thực hiện những hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ. Quan tâm, sâu sát tới thanh niên để hiểu rõ mối quan hệ xã hội và nhóm bạn của họ để có biện pháp giáo dục phù hợp nhất. Đặc biệt, cần phải xây dựng *mẫu hình thanh niên* trong việc chấp hành pháp luật nói chung và luật giao thông đường bộ nói riêng để qua đó định hướng, giáo dục thanh niên hiệu quả hơn bằng nhiều hình thức và kênh thông tin khác nhau.

4.3.3. Nhóm biện pháp xây dựng văn hóa an toàn trong giao thông cho thanh niên và cộng đồng xã hội

Thứ nhất, thanh niên và cộng đồng xã hội cần hiểu rõ và thực hiện đầy đủ các tiêu chí văn hóa giao thông đường bộ chung được ban hành theo Quyết định số 3500/QĐ-BVHTTDL ngày 09 tháng 10 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch. Cụ thể là:

- (1) Tự giác chấp hành pháp luật về giao thông;
- (2) Thực hiện nghiêm nhiệm vụ, tác phong chuẩn mực, văn minh;
- (3) Tôn trọng, nhường nhịn, giúp đỡ mọi người khi tham gia giao thông;
- (4) Có trách nhiệm với bản thân và cộng đồng khi tham gia giao thông;
- (5) Đi đúng làn đường, phần đường quy định;
- (6) Không tham gia đua xe và cổ vũ đua xe trái phép;
- (7) Tuân thủ pháp luật khi xử lý và bị xử lý các hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông;
- (8) Tạo dựng kết cấu hạ tầng giao thông chuẩn mực, an toàn;
- (9) Có ý thức văn hóa xây dựng môi trường giao thông thân thiện, an toàn.

Thứ hai, thông qua nhiều kênh khác nhau để giáo dục, nâng cao hiểu biết và hình thành thói quen, tập quán thực hành nguyên tắc an toàn cho thanh niên và cộng đồng xã hội trong công việc cũng như trong cuộc sống hàng ngày mọi lúc, mọi nơi, trong đó có văn hóa an toàn giao thông bằng nhiều phương pháp, trong đó, chú trọng phương pháp thực hành, trải nghiệm thực tế.

Thứ ba, hình thành, củng cố niềm tin xã hội của thanh niên, gia đình thanh niên và cộng đồng xã hội một cách vững chắc bằng nhiều hình thức, trong đó chú trọng hình thức giáo dục xã hội. Qua đó hình thành ý thức đạo đức, tinh thần trách nhiệm của mỗi người trong khi tham gia giao thông; tin tưởng vào công tác xây dựng, thực thi luật giao thông đường bộ của các cơ quan chức năng; tin tưởng những hành vi chấp hành luật và ứng xử văn minh trong giao thông luôn được xã hội khuyến khích, tôn trọng và đáp lại theo cách tương tự; tin tưởng rằng những hành vi vi phạm luật giao thông và ứng xử kém văn minh sẽ gây hậu quả xấu cho bản thân, bị người khác và cộng đồng xã hội lên án. Từ đó hình thành ý thức, thói quen hành xử có văn hóa khi tham gia giao thông ở mỗi người tham gia giao thông (trong đó có thanh niên), xây dựng được cộng đồng xã hội tôn trọng pháp luật, tỏ thái độ rõ ràng và không dung thứ cho người vi phạm luật giao thông đường bộ.

4.4. Kết quả thực nghiệm tác động

Từ những nhóm biện pháp chủ yếu được đề xuất trên đây, trong điều kiện hạn chế của luận án, chúng tôi chỉ thực nghiệm nhóm biện pháp nâng cao hiểu biết cho thanh niên, bao gồm nâng cao hiểu biết về quy định của luật giao thông đường bộ và hiểu biết về tình huống giao thông cũng như những nguy cơ, rủi ro trong các tình huống đó.

4.4.1. Kết quả hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động

4.4.1.1. Hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động về quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy

Nội dung khảo sát nhận thức của 20 thanh niên nhóm thực nghiệm về một số quy định của luật giao thông đường bộ tương tự như nội dung khảo sát đối với các khách thể khi nghiên cứu thực trạng. Kết quả thể hiện ở bảng 4.24 dưới đây:

Bảng 4.24. Hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động về một số quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy

TT	Quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy	Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1.	Đội mũ bảo hiểm	4,07	0,47

2.	Quy định về tốc độ	3,23	0,26
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh	2,75	0,47
4.	Chấp hành tín hiệu đèn giao thông	4,18	0,18
5.	Chuyển hướng xe	3,38	0,20
	Chung	3,57	0,07

Số liệu ở bảng 4.24 (số liệu chi tiết ở bảng 29, Phụ lục 3) cho thấy: Mức độ hiểu biết chung của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động về một số quy định của luật giao thông đường bộ ở mức trung bình. Kiểm định T-Test với mức ý nghĩa 99% cho thấy, không có khác biệt có ý nghĩa giữa nhóm thực nghiệm 1 và thực nghiệm 2 trong hiểu biết về một số quy định của luật giao thông đường bộ trước khi tiến hành thực nghiệm tác động.

4.4.1.2. Hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động trong môi trường ảo

Chúng tôi đã cho các nghiệm thể nhóm thực nghiệm cùng thực hiện độc lập một bài tập như nhau trên máy tập lái xe Honda Riding Trainer và trực tiếp quan sát, tính điểm dựa trên các lỗi vi phạm luật giao thông đường bộ hiện hành theo hệ thống báo hiệu đường bộ và các thông số hiển thị trên màn hình máy tập lái xe. Kết quả được thể hiện ở bảng 4.25 dưới đây:

Bảng 4.25. Mức độ vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động trong môi trường ảo

TT	Nhóm thực nghiệm	Tổng điểm					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Vi phạm tín hiệu đèn	Vi phạm tốc độ	Chuyển hướng sai quy định	Vi phạm vạch kẻ đường	Vi phạm khác		
1.	Nhóm 1	15	75	63	63	33	4,98	0,75
2.	Nhóm 2	21	87	42	69	18	4,74	1,59
	Chung	36	162	105	132	51	4,86	1,21

Số liệu ở bảng 4.25 cho thấy:

Thanh niên có nhiều hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trong môi trường ảo của máy tập lái xe; trong đó, nhiều nhất là chạy quá tốc độ tối đa cho phép, lỗi chèn vạch kẻ đường và chuyển hướng xe sai quy định. Kiểm định T-Test với mức ý nghĩa 95% cho thấy, không có sự khác biệt về hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ giữa hai nhóm thực nghiệm.

4.4.1.3. Hành vi nguy cơ, rủi ro của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động trong môi trường ảo

Khi thanh niên nhóm thực nghiệm thực hiện bài tập trên máy tập lái xe Honda Riding Trainer, chúng tôi không chỉ quan sát hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của họ, mà còn thống kê theo kết quả chấm điểm của máy tính những hành vi nguy cơ, rủi ro trong mỗi tình huống giao thông mà họ trải qua. Kết quả thể hiện ở bảng 4.26 dưới đây:

Bảng 4.26. Hành vi nguy cơ, rủi ro của thanh niên nhóm thực nghiệm trong môi trường ảo trước khi tác động

TT	Nhóm thực nghiệm	Tổng điểm			Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Va chạm	Chú ý	Nguy hiểm		
1.	Nhóm 1	75	26	40	4,70	0,62
2.	Nhóm 2	80	28	34	4,74	1,59
	Chung	155	54	74	4,72	1,33

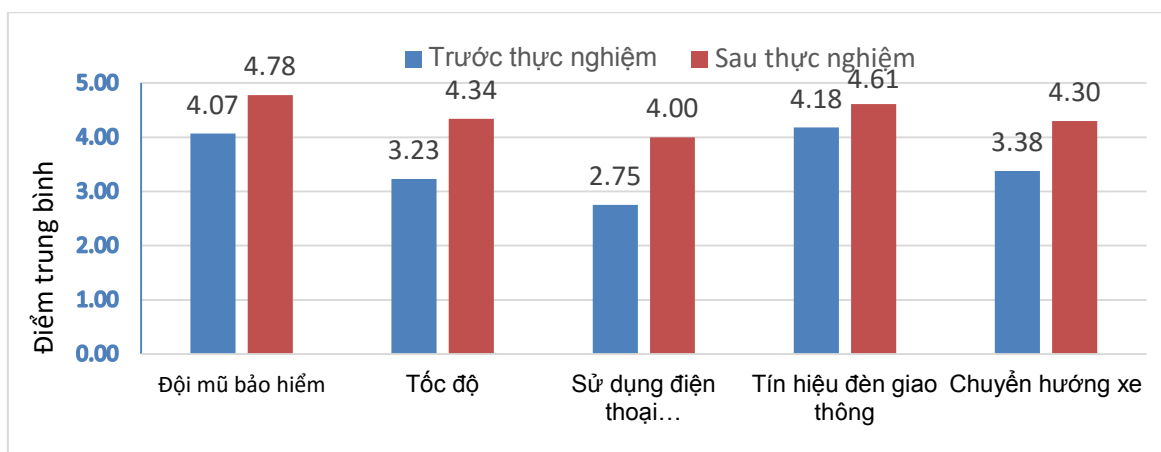
Số liệu ở bảng 4.26 cho thấy:

Thanh niên thực hiện nhiều hành vi nguy hiểm, rủi ro khi tham gia giao thông trong môi trường ảo; trong đó, số điểm va chạm là cao nhất, rồi đến số điểm thực hiện hành vi nguy hiểm và hành vi chưa an toàn, cần chú ý. Kiểm định T-Test với mức ý nghĩa 95% cho thấy, không có sự khác biệt về hành vi nguy cơ, rủi ro của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động trong môi trường ảo.

4.4.2. So sánh kết quả hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm trước và sau khi tác động

4.4.2.1. So sánh hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm về quy định của luật giao thông đường bộ trước và sau khi tác động

Để đo hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm về luật giao thông đường bộ, sau khi bồi dưỡng nâng cao nhận thức, chúng tôi tái sử dụng phiếu khảo sát trước thực nghiệm. Kết quả khảo sát sau thực nghiệm được tổng hợp và so sánh với kết quả khảo sát trước thực nghiệm, thể hiện ở biểu đồ 4.7 dưới đây:



Biểu đồ 4.7. So sánh hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm về quy định của luật giao thông đường bộ trước và sau khi tác động

Tiến hành kiểm định T-Test theo mẫu cặp với mức ý nghĩa 99% cho thấy, có sự khác biệt có ý nghĩa trong kết quả hiểu biết về quy định của luật giao thông đường bộ của thanh niên nhóm thực nghiệm trước và sau khi tác động, theo đó, hiểu biết của nhóm thực nghiệm sau tác động cao hơn trước tác động; nhưng không có sự khác biệt có ý nghĩa trong hiểu biết về quy định của luật giao thông đường bộ giữa thanh niên nhóm thực nghiệm 1 và nhóm thực nghiệm 2 sau khi tác động. Điều này chứng tỏ, biện pháp bồi dưỡng trong khi thực nghiệm là có tác dụng tốt; sau khi được bồi dưỡng, mức độ hiểu biết về quy định của luật giao thông đường bộ của các nhóm thực nghiệm cùng được nâng lên nhưng ở mức độ không khác nhau.

4.4.2.2. So sánh mức độ thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên nhóm thực nghiệm trong môi trường ảo trước và sau khi tác động

Trong khi lần lượt từng nghiệm thể của nhóm thực nghiệm 1 và nhóm thực nghiệm 2 thực hiện cùng một bài tập (khác với bài tập trước khi tác động), chúng tôi quan sát và thống kê lại những lần nghiệm thể đó thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên nhóm thực nghiệm trong môi trường ảo. Kết quả được tổng hợp, so sánh theo từng nhóm thực nghiệm trước và sau khi tác động, thể hiện ở bảng 4.27 dưới đây:

Bảng 4.27. So sánh mức độ thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên nhóm thực nghiệm trong môi trường ảo trước và sau khi thực nghiệm

Nhóm thực nghiệm	Thời điểm	Tổng điểm					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Vi phạm tín hiệu đèn	Vi phạm phạm tốc độ	Chuyển hướng sai quy định	Vi phạm vạch kẻ đường	Vi phạm phạm khác		

Nhóm 1	Trước thực nghiệm	15	75	63	63	33	4,98	0,75
	Sau thực nghiệm	3	39	27	30	15	2,28	0,47
Nhóm 2	Trước thực nghiệm	21	87	42	69	18	4,74	1,59
	Sau thực nghiệm	0	9	12	9	6	0,84	0,51

Từ số liệu thu được ở bảng 4.27, chúng tôi kiểm định T-Test theo mẫu cặp với mức ý nghĩa 99% cho thấy: có sự khác biệt có ý nghĩa thống kê về mức độ thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong môi trường ảo ở cả nhóm thực nghiệm 1 và nhóm thực nghiệm 2 trước và sau thực nghiệm, theo đó, mức độ thực hiện hành vi vi phạm sau thực nghiệm ở cả hai nhóm đều thấp hơn mức độ trước thực nghiệm của nhóm đó.

Như vậy, có thể kết luận: khi mức độ hiểu biết về quy định của luật giao thông đường bộ của thanh niên được nâng lên, thì mức độ thực hiện hành vi vi phạm luật của họ giảm xuống.

4.4.2.3. So sánh hành vi nguy cơ, rủi ro của thanh niên các nhóm thực nghiệm trong môi trường ảo trước và sau khi tác động

Sau khi chỉ bồi dưỡng nâng cao nhận thức về nguy cơ, rủi ro trong những tình huống giao thông khác nhau cho nhóm thực nghiệm 2, chúng tôi cho hai nhóm thực nghiệm 1 và nhóm thực nghiệm 2 thực hiện cùng một bài tập trên máy tập lái xe một cách độc lập rồi so sánh kết quả của từng nhóm trước và sau thực nghiệm, được thể hiện ở bảng 4.28 dưới đây:

Bảng 4.28. So sánh hành vi nguy cơ, rủi ro của thanh niên các nhóm thực nghiệm trong môi trường ảo trước và sau khi tác động

Nhóm thực nghiệm	Thời điểm	Tổng điểm			Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Va chạm	Chú ý	Nguy hiểm		
Nhóm 1	Trước thực nghiệm	75	26	40	4,70	0,62
	Sau thực nghiệm	60	20	46	4,50	2,50
Nhóm 2	Trước thực nghiệm	80	28	34	4,74	1,59
	Sau thực	15	10	10	1,17	0,76

	nghiệm					
--	--------	--	--	--	--	--

Chúng tôi kiểm định T-Test theo mẫu cặp với mức ý nghĩa 99% cho thấy: có sự khác biệt có ý nghĩa thống kê về mức độ thực hiện hành vi nguy cơ, rủi ro của thanh niên các nhóm thực nghiệm 2 trong môi trường ảo trước và sau khi tác động; trong khi ở nhóm thực nghiệm 1 không có sự khác biệt về mức độ thực hiện hành vi đó trước và sau thực nghiệm. Từ đó, có thể rút ra kết luận: **khi nhận thức của thanh niên về những nguy cơ, rủi ro trong các tình huống giao thông đường bộ thì mức độ thực hiện hành vi nguy cơ, rủi ro trong khi tham gia giao thông của thanh niên giảm xuống.**

Kết quả thực nghiệm cho thấy, nhóm biện pháp nâng cao hiểu biết cho thanh niên như đã đề xuất là hoàn toàn khả thi, hiệu quả trong việc nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông cho thanh niên.

TIÊU KẾT CHƯƠNG 4

Mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở mức trung bình, thể hiện rõ nét ở bốn khía cạnh: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài.

Thanh niên nhận thức rất rõ về sự cần thiết phải chấp hành nhưng có nhận thức chưa rõ về những quy định cụ thể của luật giao thông đường bộ, trong đó đáng lưu ý là thanh niên có nhận thức ở mức độ rất thấp về quy định “Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh” khi lái xe, trừ thiết bị trợ thính. Kết quả nghiên cứu cũng cho thấy, mặc dù thanh niên nhận thức rất rõ về các thành tố của tình huống giao thông cũng như những hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông nhưng lại có nhận thức ở mức thấp hơn thực tế về nguy cơ tai nạn và khả năng bị phát hiện, xử lý bởi cơ quan chức năng đối với những hành vi vi phạm đó.

Thanh niên có thái độ đồng tình đối với quy định và sẵn sàng thực hiện các quy định cũng như thái độ đối đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ ở mức trung bình. Họ chưa quan tâm, chú ý cập nhật thông tin về an toàn giao thông và quy định mới của pháp luật giao thông đường bộ.

Động cơ của hành vi chấp hành và hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ rất đa dạng và có mức độ khác nhau. Khi thực hiện những hành vi chấp hành hoặc vi phạm luật giao thông đường bộ, cả nam và nữ thanh niên thường quan tâm đến việc đảm bảo an toàn cho bản thân, không gây ảnh hưởng trực tiếp đến người tham gia giao thông khác và tránh bị cơ quan chức năng bắt phạt. Nếu thanh niên nhận thức rằng an toàn thân thể, an toàn về pháp lý được đảm bảo trong những tình huống giao thông cụ thể, không ảnh hưởng trực tiếp đến người khác, thì họ có xu hướng thực hiện hành vi theo động cơ “đến đích nhanh hơn”, khi ấy họ thường thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ. Nam thanh niên có động cơ tìm kiếm cảm giác và khẳng định, thể hiện bản thân mạnh hơn hẳn nữ thanh niên.

Hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên biểu hiện qua hành động bên ngoài ở mức độ trung bình. Trong đó, có sự khác nhau về mức độ ở những hành động cụ thể: đa số thanh niên chấp hành khá tốt quy định đội mũ bảo hiểm, tín hiệu đèn đỏ, tốc độ tối đa trong và ngoài khu dân cư, chuyên hướng xe có báo trước hướng rẽ; nhưng chưa chấp hành nghiêm quy định về chất lượng mũ bảo hiểm, quy định về tốc

độ phù hợp, tín hiệu đèn vàng, quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường và nhất là quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính). Thanh niên chưa chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe và hình thức xử phạt của cơ quan chức năng khi bản thân vi phạm luật giao thông; cũng như chưa có hành động tích cực đối với những vi phạm của người khác.

Có sự tương quan thuận giữa khía cạnh hành động bên ngoài với các khía cạnh nhận thức, thái độ, động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên; trong đó, thái độ có sự tương quan chặt nhất với hành động bên ngoài, tiếp đến là nhận thức và động cơ. Nhìn chung, có sự khác biệt có ý nghĩa về mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên khi so sánh theo các biến số: nghề nghiệp; khu vực; giới tính; kinh nghiệm và năng lực lái xe. Trong đó, thanh niên công chức có mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ cao nhất, rồi đến thanh niên sinh và thanh niên khu dân cư. Nữ giới có chấp hành luật tốt hơn nam giới; thanh niên nội thành chấp hành tốt hơn thanh niên ngoại thành; thanh niên có kinh nghiệm và năng lực lái xe chấp hành tốt hơn thanh niên chưa có kinh nghiệm và năng lực lái xe ở đa số hành vi nghiên cứu.

Có nhiều yếu tố chủ quan và khách quan ảnh hưởng theo chiều hướng khác nhau đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, trong đó, yếu tố chủ quan ảnh hưởng rõ nhất là các yếu tố nhân khẩu học (giới tính, nghề nghiệp, khu vực...) và yếu tố nhân cách (tìm kiếm cảm giác); yếu tố khách quan có ảnh hưởng nhất là yếu tố pháp luật (tính răn đe).

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu thực trạng, luận án đề xuất ba nhóm biện pháp nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn khi tham gia giao thông đường bộ ở thanh niên, bao gồm: (1) Nhóm biện pháp nâng cao hiểu biết cho thanh niên; (2) Nhóm biện pháp tăng cường kiểm soát xã hội; (3) Nhóm biện pháp xây dựng văn hóa an toàn trong giao thông cho thanh niên và cộng đồng xã hội.

Kết quả thực nghiệm tác động đã khẳng định tính đúng đắn, khả thi của biện pháp nâng cao hiểu biết cho thanh niên về quy định của luật giao thông đường bộ và nhận thức về nguy cơ, rủi ro trong các tình huống giao thông.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

1.1. Hành vi của con người là những phản ứng, ứng xử có ý thức của chủ thể đối với thế giới xung quanh và với chính bản thân mình, biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ trong những điều kiện, tình huống nhất định.

1.2. Hành vi tham gia giao thông đường bộ là một dạng hành vi xã hội, có ý thức của người tham gia giao thông, biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ trong những tình huống giao thông nhất định, được điều chỉnh bởi quy định của luật giao thông đường bộ.

Hành vi tham gia giao thông đường bộ là hành vi có ý thức chủ thể nhất định, có tính tương tác và rủi ro cao, được biểu hiện ra bên ngoài thành chuỗi hành động liên tục, tạo thành nhiều pha hành động kế tiếp nhau từ điểm xuất phát đến điểm đích. Hành vi đó do chuẩn mực xã hội, trước hết là chuẩn mực pháp luật điều chỉnh.

1.3. Hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên là một dạng hành vi xã hội, có ý thức của thanh niên khi tham gia giao thông, biểu hiện ở nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ trong những tình huống giao thông nhất định, được điều chỉnh bởi quy định của luật giao thông đường bộ.

Kết quả nghiên cứu thực trạng cho thấy, mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên ở mức trung bình, thể hiện rõ nét ở bốn khía cạnh: nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài. Trong đó:

Thanh niên nhận thức rất rõ về sự cần thiết phải chấp hành nhưng có nhận thức chưa rõ về những quy định cụ thể của luật giao thông đường bộ, trong đó đáng lưu ý là thanh niên có nhận thức ở mức độ rất thấp về quy định “Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh” khi lái xe, trừ thiết bị trợ thính. Kết quả nghiên cứu cũng cho thấy, mặc dù thanh niên nhận thức rất rõ về các thành tố của tình huống giao thông cũng như những hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông nhưng lại có nhận thức ở mức thấp hơn thực tế về nguy cơ tai nạn và khả năng bị phát hiện, xử lý bởi cơ quan chức năng đối với những hành vi vi phạm đó.

Thanh niên có thái độ đồng tình đối với quy định và sẵn sàng thực hiện các quy định cũng như thái độ đối đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ ở mức trung bình. Họ chưa quan tâm, chú ý cập nhật thông tin về an toàn giao thông và quy định mới của pháp luật giao thông đường bộ.

Động cơ của hành vi chấp hành và hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ rất đa dạng và có mức độ khác nhau. Khi thực hiện những hành vi chấp hành hoặc vi phạm luật giao thông đường bộ, cả nam và nữ thanh niên thường quan tâm đến việc đảm bảo an toàn cho bản thân, không gây ảnh hưởng trực tiếp đến người tham gia giao thông khác và tránh bị cơ quan chức năng bắt phạt. Nếu thanh niên nhận thức rằng an toàn thân thể, an toàn về pháp lý được đảm bảo trong những tình huống giao thông cụ thể, không ảnh hưởng trực tiếp đến người khác, thì họ có xu hướng thực hiện hành vi theo động cơ “đến đích nhanh hơn”, khi ấy họ thường thực hiện hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ. Nam thanh niên có động cơ tìm kiếm cảm giác và khẳng định, thể hiện bản thân mạnh hơn hẳn nữ thanh niên.

Hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên biểu hiện qua hành động bên ngoài ở mức độ trung bình. Trong đó, có sự khác nhau về mức độ ở những hành động cụ thể: đa số thanh niên chấp hành khá tốt quy định đội mũ bảo hiểm, tín hiệu đèn đỏ, tốc độ tối đa trong và ngoài khu dân cư, chuyển hướng xe có báo trước hướng rẽ; nhưng chưa chấp hành nghiêm quy định về chất lượng mũ bảo hiểm, quy định về tốc độ phù hợp, tín hiệu đèn vàng, quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường và nhất là quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính). Thanh niên chưa chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe và hình thức xử phạt của cơ quan chức năng khi bản thân vi phạm luật giao thông; cũng như chưa có hành động tích cực đối với những vi phạm của người khác.

Có sự tương quan thuận giữa khía cạnh hành động bên ngoài với các khía cạnh nhận thức, thái độ, động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên; trong đó, thái độ có sự tương quan chặt nhất với hành động bên ngoài, tiếp đến là nhận thức và động cơ. Nhìn chung, có sự khác biệt có ý nghĩa về mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên khi so sánh theo các biến số: nghề nghiệp; khu vực; giới tính; kinh nghiệm và năng lực lái xe. Trong đó, thanh niên công chức có mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ cao nhất, rồi đến thanh niên sinh và thanh niên khu dân cư. Nữ giới có chấp hành luật tốt hơn nam giới; thanh niên nội thành chấp hành tốt hơn thanh niên ngoại thành; thanh niên có kinh nghiệm và năng lực lái xe chấp hành tốt hơn thanh niên chưa có kinh nghiệm và năng lực lái xe ở đa số hành vi nghiên cứu.

1.4. Có nhiều yếu tố chủ quan và khách quan ảnh hưởng theo chiều hướng khác nhau đến hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên, trong đó, yếu tố chủ quan ảnh hưởng rõ nhất là các yếu tố nhân khẩu học (giới tính, nghề nghiệp, khu vực...) và yếu

tố nhân cách (tìm kiếm cảm giác); yếu tố khách quan có ảnh hưởng nhất là yếu tố pháp luật (tính răn đe).

1.5. Trên cơ sở kết quả nghiên cứu thực trạng, luận án đề xuất ba nhóm biện pháp nâng cao mức độ chấp hành luật và an toàn khi tham gia giao thông đường bộ ở thanh niên, bao gồm: (1) Nhóm biện pháp nâng cao hiểu biết cho thanh niên; (2) Nhóm biện pháp tăng cường kiểm soát xã hội; (3) Nhóm biện pháp xây dựng văn hóa an toàn trong giao thông cho thanh niên và cộng đồng xã hội.

1.6. Kết quả thực nghiệm tác động đã khẳng định tính đúng đắn, khả thi của biện pháp nâng cao hiểu biết cho thanh niên về quy định của luật giao thông đường bộ và nhận thức về nguy cơ, rủi ro trong các tình huống giao thông.

2. Kiến nghị

2.1. Đối với các cơ quan chức năng

- Kiểm tra, rà soát, lấy ý kiến đóng góp của đông đảo người dân và các tổ chức, cơ quan để ban hành luật giao thông đường bộ và các văn bản có liên quan đảm bảo tính chính đáng, tính răn đe, phù hợp với tình hình thực tiễn và có tính hiệu lực cao.

- Quy hoạch, xây dựng và vận hành cơ sở hạ tầng giao thông; tổ chức giao thông hợp lý, khoa học phù hợp với tiêu chuẩn, điều kiện, phương tiện giao thông và đặc trưng tâm - sinh lí của người tham gia giao thông; đảm bảo mỹ quan, giao thông thông suốt và tạo điều kiện thuận lợi, an toàn cho người tham gia giao thông.

- Nâng cao phẩm chất, năng lực của lực lượng chức năng làm nhiệm vụ đảm bảo trật tự an toàn giao thông; có ứng xử văn minh, nghiêm túc, không sách nhiễu, tiêu cực trong khi thi hành công vụ. Có chiến lược đầu tư xây dựng hệ thống phương tiện, kĩ thuật kiểm soát giao thông hiện đại, đồng bộ.

- Tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục luật giao thông đường bộ đến thanh niên một cách phù hợp và hiệu quả. Quan tâm đào tạo đội ngũ tuyên truyền viên chuyên nghiệp, rộng khắp về luật giao thông và kỹ năng lái xe an toàn.

- Có chính sách biểu dương, khen thưởng kịp thời đối với các cá nhân, tập thể làm tốt công tác tuyên truyền, giáo dục an toàn giao thông và đẩy lùi ùn tắc, tai nạn giao thông. Có cơ chế cung cấp thông tin chính xác, kịp thời cho các nhà trường, cơ quan, tổ chức và địa phương về hành vi vi phạm luật giao thông của người tham gia giao thông.

2.2. Đối với nhà trường, cơ quan, tổ chức nơi thanh niên học tập và làm việc

- Biên soạn tài liệu phù hợp, có tính thực tiễn, hướng dẫn hành động cao và chủ động tổ chức các hoạt động nhằm củng cố kiến thức về luật giao thông đường bộ và kỹ năng lái xe an toàn cho thanh niên; coi trọng xây dựng văn hóa an toàn thông qua thực hành nguyên tắc an toàn trong mọi hoạt động và giúp thanh niên hiểu biết sâu sắc, cụ thể về những hậu quả của hành vi không an toàn;

- Lưu kết quả chấp hành luật giao thông đường bộ vào học bạ, hồ sơ việc làm, lấy đó là tiêu chí quan trọng trong thi tuyển, xét tuyển người lao động và xem xét bổ nhiệm cán bộ trong cơ quan, đơn vị. Chủ động hoặc phối hợp xử lý kỉ luật thích đáng những sinh viên, công chức và người lao động có hành vi vi phạm, làm trái những quy định của nhà nước về trật tự an toàn giao thông.

2.3. Đối với khu dân cư và cộng đồng xã hội

- Đưa việc chấp hành luật và đảm bảo an toàn giao thông vào quy ước, hương ước của thôn, làng, ấp, bản và cam kết của khu dân cư gắn với thực hiện cuộc vận động xây dựng nông thôn mới, đô thị văn minh, coi đó là tiêu chí quan trọng khi bình xét các danh hiệu ở gia đình và khu dân cư;

- Xây dựng các mô hình tự quản của cộng đồng dân cư về đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên địa bàn;

- Có thái độ và hành động rõ ràng, mạnh mẽ lên án hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ.

2.4. Đối với gia đình thanh niên

- Cha mẹ và người lớn tuổi phải gương mẫu, đồng thời quan tâm, hướng dẫn, giám sát con cháu trong gia đình sống và làm việc theo pháp luật, thường xuyên thực hành các nguyên tắc an toàn trong mọi công việc và trong khi tham gia giao thông;

- Phối hợp tốt với nhà trường và các cơ quan, tổ chức trong việc nâng cao kiến thức, kĩ năng lái xe đúng luật và an toàn cho thanh niên cũng như trong xử lý vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên.

2.5. Đối với thanh niên

- Nhận thức rõ việc chấp hành nghiêm chỉnh luật giao thông đường bộ là trách nhiệm đối với bản thân, gia đình và xã hội;

- Không ngừng nâng cao nhận thức và thực hành quy định của luật giao thông đường bộ cũng như các quy tắc an toàn giao thông. Tuyên truyền, vận động người khác tham gia giao thông tự giác chấp hành luật giao thông; phê phán, lên án những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ;

- Có hành vi ứng xử văn minh, lịch sự trong khi tham gia giao thông;
- Tích cực tham gia các hoạt động đảm bảo trật tự, an toàn giao thông và đề xuất các sáng kiến trong lĩnh vực giao thông./.

**DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ
LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN**

1. Nghiêm Đình Đạt (2017), “Nhận thức về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên”, *Tạp chí Tâm lý học xã hội*, Số 1 (1-2017), tr.16-26.
2. Nghiêm Đình Đạt (2017), “Thái độ của thanh niên đối với chuẩn mực pháp luật giao thông đường bộ”, *Tạp chí Tâm lý học*, Số 2 (215), 2-2017, tr. 90-99.
3. Nghiêm Đình Đạt (2017), “Khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ ở thanh niên”, *Tạp chí Tâm lý học xã hội*, Số 6 (06-2017), tr.38-45.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

TIẾNG VIỆT

1. Trịnh Tú Anh, Võ Thị Thúy An (2015), “Phân tích hành vi điều khiển phương tiện khi uống rượu bia của các lái xe”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học về An toàn giao thông*, Ban An toàn Giao thông Quốc gia, Hà Nội.
2. Ban An toàn giao thông Hà Nội (2015), *Báo cáo tổng kết 5 năm công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông và sơ kết 4 năm thực hiện Nghị quyết số 88/NQ-CP ngày 24/8/2011 của Chính phủ*, Hà Nội.
3. Tony Bilton, Kenvin Bonnett, Philip Jones, Michelle Stanworth, Ken Sheard và Andrew Webster (1993), *Nhập môn xã hội học*, NXB. Khoa học xã hội, Hà Nội.
4. Bộ Giao thông vận tải (2009), *Thông tư 13/2009/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải ngày 17/7/2009 Quy định về tốc độ và khoảng cách của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ*, Hà Nội.
5. Bộ Giao thông vận tải (2012), *Thông tư 17/2012/TT-BGTVT ngày 29/5/2012 của Bộ Giao thông vận tải Ban hành Quy chuẩn quốc gia về báo hiệu đường bộ*, Hà Nội.
6. Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Công Thương, Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải (2013), *Thông tư liên tịch số 06/2013/TTLT-BKHCN-BCT-BCA-BGTVT ngày 28/02/2013 , Quy định về sản xuất, nhập khẩu, kinh doanh và sử dụng mũ bảo hiểm cho người đi xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp máy*, Hà Nội.
7. Bộ Y tế và Tổng cục Thống kê (2003), *Điều tra Quốc gia về vị thành niên và thanh niên Việt Nam*, Hà Nội.
8. Nguyễn Như Chiến (2008), *Nghiên cứu hành vi chấp hành luật Giao thông đường bộ của học sinh trung học cơ sở khi tham gia giao thông*, Luận án tiến sĩ Tâm lý học, Viện Khoa học xã hội Việt Nam.
9. Chính phủ (2013), *Nghị định 171/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt*.
10. Côvaliep A.G. (1994), *Tâm lý học cá nhân*, NXB Giáo dục, Hà Nội.
11. Cục cảnh sát giao thông – Phòng 5 (2015), *Báo cáo số liệu TNGT khu vực*

nông thôn, Hà Nội.

12. Trần Thị Kim Đăng, Nguyễn Hữu Dũng, *Kinh nghiệm xử lý điểm đen trên các tuyến quốc lộ*, Kỷ yếu Hội thảo An toàn giao thông quốc gia, 2014.
13. Nguyễn Xuân Đào, Phạm Hồng Sơn, Chu Minh Hoàng, Nguyễn Hữu Đức (2013), *Đánh giá điểm đen đường bộ Việt Nam bằng sơ đồ tai nạn – Nghiên cứu thực nghiệm ở một vùng ngoại thành Hà Nội*, Báo cáo tại Hội nghị khoa học công nghệ EASTS (Hội nghiên cứu Khoa học công nghệ giao thông vận tải Đông Á) lần thứ 10, Đà Bắc, 9-2013.
14. Nguyễn Minh Đoan (2013), *Nhà nước và Pháp luật - Những vấn đề lý luận, thực tiễn*, NXB. Hồng Đức, Hà Nội.
15. Vũ Dũng (2008), “Phương pháp nghiên cứu xuyên văn hoá trong tâm lý học”, *Tạp chí Tâm lý học*, (5), tr.3-8.
16. Vũ Dũng (2008), *Từ điển Tâm lý học*, NXB. Từ điển Bách khoa, Hà Nội.
17. Vũ Dũng (chủ biên), Nguyễn Thị Hoa, Lã Thu Thủy (2000), *Tâm lý học xã hội*, NXB. Khoa học xã hội, Hà Nội.
18. Sigmund Freud, Nguyễn Xuân Hiến dịch (2002), *Phân tâm học nhập môn*, , NXB. Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
19. Lê Hà (2000), “Hành vi sai lệch chuẩn mực của gái mại dâm ở tuổi thanh thiếu niên”, *Tạp chí Tâm lý học*, (3), tr. 48-51.
20. Phạm Minh Hạc (1989), *Hành vi và hoạt động*, NXB. Giáo dục, Hà Nội.
21. Phạm Minh Hạc (2002), *Tuyển tập Tâm lý học*, NXB. Giáo dục, Hà Nội.
22. Lê Thị Thu Hằng (2012), *Nghiên cứu hành vi gửi tiền tiết kiệm ngân hàng của khách hàng cá nhân*, Luận án Tiến sĩ tâm lý học, Học viện Khoa học xã hội, Hà Nội.
23. Hergenhahn. B.R, Lưu Văn Hy dịch (2003), *Nhập môn lịch sử tâm lý học*, NXB. Thống kê, Hà Nội.
24. Vũ Gia Hiền (2005), *Tâm lý học và chuẩn hành vi*, NXB. Lao động, Hà Nội.
25. Đỗ Huy Hoàng (2014), *Tai nạn và ùn tắc giao thông trong các đô thị lớn, những giải pháp nâng cao trong điều kiện đặc thù ở Việt Nam*, Kỷ yếu Hội nghị An toàn giao thông quốc gia, 2014.
26. Hội đồng quốc gia chỉ đạo biên soạn từ điển bách khoa Việt Nam (1995), *Từ*

điển bách khoa Việt Nam, NXB Trung tâm biên soạn từ điển bách khoa Việt Nam, Hà Nội.

27. Khuất Việt Hùng, Nguyễn Văn Trường (2010), *Một số kết quả phân tích tai nạn giao thông thành phố Hà Nội giai đoạn 2005-2008*, Viện Quy hoạch – Quản lý GTVT, Trường Đại học Giao thông Vận tải, Hà Nội.
28. Phạm Huy Khang (2014), *Những vấn đề đặt ra giữa cơ sở hạ tầng và an toàn giao thông*, Kỷ yếu Hội thảo Quốc gia An toàn giao thông 2014.
29. Nguyễn Linh Khiếu (2002), “Vai trò của giáo dục gia đình trong phòng ngừa tệ nạn xã hội với trẻ vị thành niên”, *Tạp chí Nghiên cứu Gia đình và Giới*, (3), tr.29-34.
30. Leonchiev A.N, Phạm Minh Hạc, Phạm Hoàng Gia, Phạm Huy Châu dịch (1989), *Hoạt động, ý thức, nhân cách*, NXB Giáo dục, Hà Nội.
31. Lomov, B.Ph, Nguyễn Đức Hưởng, Dương Diệu Hoa, Phan Trọng Ngọ dịch (2000), *Những vấn đề lý luận và phương pháp luận của Tâm lý học*, NXB. Đại học Quốc gia, Hà Nội.
32. Dương Tuyết Miên (2013), *Tội phạm học đương đại (Dùng cho sinh viên ngành luật hệ đại học và sau đại học)*, NXB Chính trị - Hành chính, Hà Nội.
33. Phan Trọng Ngọ (chủ biên), Nguyễn Đức Hưởng (2003), *Các lý thuyết phát triển tâm lý người*, NXB.Đại học sư phạm, Hà Nội.
34. Nhà xuất bản Lao động (2012), *Luật Thanh niên và các văn bản hướng dẫn thi hành*, Hà Nội.
35. Nhà xuất bản Tư pháp (2009), *Luật Giao thông đường bộ*, Hà Nội.
36. Ngô Văn Nhân, Cao Minh Công (chủ biên), Phùng Thanh Thảo (2015), *Giáo trình xã hội học pháp luật*, NXB. Đại học Quốc gia, Hà Nội.
37. Vũ Thị Nho (2003), *Tâm lý học phát triển*, In lần thứ 2, NXB. Đại học Quốc gia Hà Nội.
38. Hoàng Phê (2004), *Từ điển Tiếng Việt*, Trung tâm Từ điển học, NXB Đà Nẵng, Đà Nẵng.
39. Barry D.Smith, Harold J.Vetter (2005), *Các học thuyết về nhân cách*, NXB Văn hóa thông tin, Hà Nội.
40. Sở Giao thông vận tải Hà Nội - Ban An toàn giao thông (2015), *Báo cáo tình*

hình an toàn giao thông Hà Nội năm 2014, Hà Nội.

41. Huỳnh Văn Sơn (Chủ biên) (2012), *Giáo trình Tâm lý học sư phạm đại học*, NXB. Đại học Sư phạm thành phố Hồ Chí Minh, Thành phố Hồ Chí Minh.
42. Huỳnh Văn Sơn (Chủ biên) (2012), *Văn hóa giao thông trong môi trường học đường*, NXB. Đại học Sư phạm, Hà Nội.
43. Huỳnh Văn Sơn (Chủ biên), Đinh Quỳnh Châu, Nguyễn Hoàng Khắc Hiếu (2010), *Những kiến thức cơ bản của Tâm lý học lứa tuổi và Tâm lý học sư phạm*, NXB. Đại học Sư phạm thành phố Hồ Chí Minh, Thành phố Hồ Chí Minh.
44. Thành đoàn Hà Nội (2012), *Báo cáo của Ban Chấp hành Thành đoàn Hà Nội khóa XIII trình Đại hội đại biểu Đoàn Thanh niên Thành phố lần thứ XIV, nhiệm kỳ 2012-2017*, Hà Nội.
45. Phan Thuận, Dương Thị Ngọc Thu (2014), *Các yếu tố tác động đến hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội của người tham gia giao thông đường bộ (Nghiên cứu trường hợp thành phố Phủ Lý, Hà Nam)*, Kỷ yếu Hội nghị An toàn giao thông quốc gia, 2014.
46. Nguyễn Hợp Toàn (chủ biên) (2011), *Giáo trình Pháp luật đại cương*, NXB. Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
47. Tổng Cục Đường bộ Việt Nam, Bộ Khoa học Công nghệ thăm định, Bộ Giao thông vận tải ban hành (2012), *QCVN 41: 2012/BGTVT kèm theo Thông tư số 17/2012/TTBGTVT ngày 29 tháng 5 năm 2012*, Hà Nội.
48. Lê Thị Linh Trang (2013), *Hành vi văn minh đô thị của thanh niên Thành phố Hồ Chí Minh*, Luận án Tiến sĩ tâm lý học, Học viện Khoa học xã hội, Hà Nội.
49. Phạm Hồng Tung (2008), “Văn hóa và lối sống của thanh niên Việt Nam trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế: một số vấn đề về khái niệm và cách tiếp cận”, *Tạp chí Khoa học ĐHQGHN, Khoa học Xã hội và Nhân văn*, 24 (2008), tr.148-156.
50. Nguyễn Quang Uẩn (chủ biên) (2011), *Tâm lý học đại cương*, NXB. Đại học Quốc gia, Hà Nội.
51. Nguyễn Quang Uẩn, Trần Hữu Luyến, Trần Quốc Thành (2003), *Tâm lý học đại cương*, NXB. Đại học Quốc gia, Hà Nội.
52. Lương Trí Úc (2015), *Giáo trình Xã hội học*, Tái bản lần thứ 2, NXB. Kinh

tế quốc dân, Hà Nội.

53. Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội (2015), *Báo cáo Kết quả công tác Dân số - KHHGD năm 2014, nhiệm vụ trọng tâm năm 2015*, Hà Nội.
54. Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh -Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu Đô thị (PADDI) (2015), *Tài liệu tập huấn Quản lý và vận hành mạng lưới giao thông công cộng*, Thành phố Hồ Chí Minh.
55. Đức Uy dịch (1986), *Sự sai lệch chuẩn mực xã hội (nhập môn lý luận chung)*, NXB. Thông tin lý luận, Hà Nội.
56. Lê Ngọc Văn (1996), “Giáo dục với việc điều chỉnh hành vi lệch chuẩn ở trẻ em”, *Tạp chí Khoa học về phụ nữ*, Số 1, tr.36-39.

TIẾNG ANH

57. Adler, G., Rottunda, S. J., & Dysken, M. W. (1996). The driver with dementia: A review of the literature. *American Journal of Geriatric Psychiatry*, 4, 110±120.
58. Ajzen, I (1985), From intentions to actions: A theory of planned behaviour. In Kuhl, J & Beckmann (eds): Action control. From cognition to behaviour. *Berlin, Springer Verlag*, pp 11-40
59. Ajzen, I. & Fishbein, M. (2005), The influence of attitudes on behaviour. In D.Albarracín, B. T. Johnson & Zanna (Eds.). *The Handbook of Attitudes* (pp173221). Mahwah, NJ: Erlbaum.
60. Ajzen, I. (1991), The theory of planned behaviour, *Organizational Behaviour and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
61. Ali, E, K (2014), Young Drivers Behavior and Its Influence on Traffic Accidents, *Journal of Traffic and Logistics Engineering*, Vol. 2, No. 1, March 2014, p.45-51.
62. Alonso,F., Esteban, C., Calatayud,C. (2015), Speed and road accidents:risk perception, knowledge and attitude towards penalties for speeding, *Psychofenia - ANNO XVIII – N. 31/2015 – pp. 63-76 – ISSN 1722-8093*.
63. Al-Zahran, A.H (2014), Knowledge and attitude toward road traffic regulations among students of Health Sciences College in Taif Region, KSA, *International Journal of Medical Science and Public Health*, Vol 4, Issue 2, 2015.

64. Ampofo-Boateng, K., & Thomson, J. A. (1986), Children's perception of danger and safety on the road. *British Journal of Psychology*, 82, 487±505.
65. Armitage, C. J., Conner, M. & Norman, P. (1999). *Differential effects of mood on information processing: evidence from the theories of reasoned action and planned behaviour*. In: *European Journal of Social Psychology*, 29, pp. 419-433.
66. Arthur, W. J. & Graziano, W. G. (1996), The five-factor model, conscientiousness and driving accident involvement, *Journal of Personality*, 64, 593-618.
67. Assum, T. (1997), Attitudes and road accident risk, *Accident Analysis and Prevention*, 29 (2), 153-159.
68. Avinoam Borowsky, Tal Oron-Gilad and Yisrael Parmet (2010), The Role of Driving Experience in Hazard Perception and Categorization: A Traffic-Scene Paradigm, *World Academy of Science, Engineering and Technology* 66, 2010.
69. Bellet T., Banet A. (IFSTTAR) and et al (2010), Risk Perception: Its contextual parameters and its influence on PTW choices and riding behaviour, *2-BE-SAFE*, Belgium.
70. Bina, M., Graziano, F., Bonino, S., 2006. Risky driving and lifestyles in adolescence. *Accid. Anal. Prev.* 38 (3), 472–481.
71. Brewer, M. A., Bonneson, J., Zimmerman, K. (2002), Engineering Countermeasures to RedLight-Running, *Proceeding of the ITE 2002 Spring Conference and Exhibit (CD-ROM)*. Washington, DC: Institute of Transportation Engineers.
72. Brookhuis, K. A., & de Waard, D. (1993), The use of psychophysiology to assess driver status. *Ergonomics*, 36, 1099±1110.
73. Brouwer, W. H., & Ponds, R. W. H. M. (1994), Driving competence in older persons. *Disability and Rehabilitation: An International Multidisciplinary Journal*, 16, 149±161.
74. Brown, I. D.; Tickner, A. H.; Simmonds, D. C. (1969), Interference between concurrent tasks of driving and telephoning, *Journal of Applied Psychology*, Vol 53(5), Oct 1969, 419-424.

75. Caird, J.K., Willness, C.R., Steel, P., Scialfa, C. (2008), A meta-analysis of the effects of cell phones on driver performance, *Accid Anal Prev.* 2008 Jul; 40(4):1282-93.
76. Carbonell, E.J., Banuls, R., Chisvert, M., Monteagudo, M.J. & Pastor, G. (1997). *A comparative study of anxiety responses in traffic situations as predictors of accident rates in professional drivers.* Proceedings of the Second Seminar on Human factors in Road Traffic, Universidade do Minho, Braga, Portugal, 9-11 April 1997.
77. Caspi, A., Begg, D., Dickson, N., Harrington, H. L., Langley, J., Moffitt, T. E., & Silva, P. A. (1997), Personality differences predict health-risk behaviors in young adulthood: Evidence from a longitudinal study, *Journal of Personality and Social Psychology*, 73, 1052±1063.
78. Catchpole, J., Cairney, P., and Macdonald, W. (1994), Why Are Young Drivers OverRepresented in Traffic Accidents? *Special Report No. SR 50.* (Australian Road Research Board: Vermont South, Vic).
79. Chakrabarty, N., Gupta, K., Bhatnagar, A (2013), A Survey on Awareness of Traffic Safety among Drivers in Delhi, India, *The SIJ Transactions on Industrial, Financial & Business Management (IFBM)*, Vol. 1, No. 2, May-June 2013
80. Chapman, P. R., & Groeger, J. A. (1998), *Arousal and memory for everyday events: Subjective risk and the recognition of driving situations.* Manuscript submitted for publication.
81. Chipman, M. L., MacGregor, C. G., Smiley, A. M., and Lee-Gosselin, M. (1992), Time vs. distance as measures of exposure in driving surveys, *Accident Analysis and Prevention*, 24:6, 679 – 684.
82. Deery, H.A., (1999), Hazard and risk perception among young novice drivers, *J. Saf. Res.* 30 (4), 225–236.
83. Denton, G.G. (1980), The influence of visual pattern on perceived speed, *Perception* 9, 393–402.
84. Downing, A.J (1985), Road Accidents in Pakistan and the need for improvements in driver training and traffic law enforcement. *In: PTRC. Summer Annual Meeting, University of Sussex, July 15-18, 1985, Proc of*

Seminar H. London: PTRC Education and Research Services.

85. Dutta-Bergman, M. J. (2005), Theory and practice in health communication campaigns: a critical interrogation, *Health Communication*, 18, 103-122.
86. Eiksund, S (2009), A geographical perspective on driving attitudes and behaviour among young adults in urban and rural Norway, *Safety Science*. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.ssci.2008.07.034>, 47(4): 529-536.
87. Elawad, E., Diop,A., Le,K., Shaaban,K. (2012), Driver's Attitude Towards New Traffic Law in the State of Qatar, *WAPOR 65th Annual Conference: "The New World of Public Opinion Research"*,14-16 June 2012, Hong Kong.
88. Endsley, M. (2000), *Situation Awareness Analysis and Measurement*, chapter *Theoretical Underpinnings of Situation Awareness: A Critical Review*, pages 3–33. Lawrence Erlbaum Associates, New Jersey, USA.
89. Fishbein, M., & Ajzen, I. (1976), Misconceptions about the Fishbein model: Reflections on a study by Songer-Nocks, *Journal of Experimental Social Psychology*, 12, 579-584.
90. Forward, S. (1994), Theoretical models of attitudes and the prediction of drivers' behaviour. Upsala University, Upsala, Sweden.
91. Forward, S.E (2009b), The theory of planned behaviour: The role of descriptive norms and past behaviour in the prediction of drivers' intentions to violate. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2008.12.002>, 12(3): 198-207.
92. Fuller, R. (1984), A conceptualization of driving behaviour as threat avoidance, *Ergonomics*, 27:11, 1139-1155.
93. Grayson, G.B., Maycock, G., Groeger, J.A., Hammond, A.M. & Field, D.T. (2003), Risk, hazard perception and perceived control (TRL560), *Wokingham, Berkshire, UK: Transport Research Laboratory (TRL)*.
94. Groeger, J.A (2006), Youthfulness, inexperience, and sleep loss: the problems young drivers face and those they pose for us, *Injury Prevention*, 2006;12 (Suppl I):i19–i24. doi: 10.1136/ip.2006.012070
95. Gugerty, L. J. (1997), Situation awareness during driving: Explicit and implicit knowledge in dynamic spatial memory, *Journal of Experimental*

Psychology: Applied, 3, 42±66.

96. Haworth, N., Smith, R., Brumen, I. & Pronk, N. (1997), *Case-control study of motorcycle crashes* (CR 174. Canberra: Dept. of Transport and Regional Development, Federal Office of Road Safety.
97. Helliard-Symons R. D. (1981), *Yellow bar experimental carriageway markings: accident study*. (TRL Report LR1010) Crowthorne, UK: Transport Research Laboratory.
98. Hillson, D., Murray, R.-Webster (2005), *Understanding and Managing Risk Attitude*. Gower Publishing Limited.
99. Horswill, M. S. (2001), A comparative approach to differential accident liability: motorcyclists versus car drivers, *Behavioural Research in Road Safety 2001: Eleventh Seminar Proceedings*, Retrieved 13 April, 2004
100. Horswill, M. S. & Helman, S. (2003), A behavioural comparison between motorcyclists and a matched group of non-motorcycling car drivers: factors influencing accident risk. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 589-597.
101. House, J.S., Umberson, D., and Landis, K.R (1988), Structures and Processes of Social Support, *Annual Review of Sociology*, Vol.14:293-318 (Volume publication date August 1988).
102. Iversen, H. & Rundmo, T. (2004), Attitudes towards traffic safety, driving behavior and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*, 47 (5), 555-572.
103. Janz, N. K, Becker, M.H (1984), The Health Belief Model: a decade later, *Health Education Quarterly*, Vol 11(1):1-47, Spring 1984.
104. Jessor, R. & Jessor, S. L. (1977), Problem behaviour and psychosocial development - A longitudinal study of youth, In Forward, S. (1994), *Theoretical models of attitudes and the prediction of drivers' behaviour*, Upsala University, Upsala, Sweden.
105. Jessor, R. (1991), *Risk behaviour in adolescent: A psychosocial framework for understanding and action*. In Forward, S. (1994). *Theoretical models of attitudes and the prediction of drivers' behaviour*. Upsala University, Upsala, Sweden.
106. Jevtić, V., Vujanović, M., Lipovac, K., Jovanović, D., Stanojević, P. (2012), The influence of motives on risky behavior in traffic: Comparison between

- motorcyclists and passenger car drivers, *Scientific Research and Essays* Vol. 7(10), pp. 1134-1140, 16 March, 2012.
107. Jingkang Gao (2016), *Why the Chinese Obey the Law: Case Studies from Transportation*, Massachusetts Institute of Technology, June 2016.
 108. Jinn-Tsai Wonga, Yi-Shih Chung, Shih-Hsuan Huang (2010), Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior, *Accident Analysis and Prevention*, 42 (2010) 275–281
 109. Kelman, H. C. (1961), Processes of opinion change, *Public Opinion Quarterly*, 25, 57-78.
 110. Kelman, H.C. (2001), *Reflections on social and psychological processes of legitimization and delegitimization*. In Jost, J.T., & Major, B. (Eds.), *The Psychology of Legitimacy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001, pp.54-73.
 111. Kraus, E. and Quiroga, C. (2004), *Red Light Running Trends in Texas*, Preprint CD-ROM of the 83rd Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, DC.
 112. Laapotti, S. et al (2003), Comparison of Young Male and Female Drivers' Attitude and Self-Reported Traffic Behaviour in Finland in 1978 and 2001, *Journal Safety Res* 34 (5), 579-587.
 113. Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1997), The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1258±1276.
 114. Lerner, J.S. & Keltner, D. (2000). *Beyond valence: Toward a model of emotion-specific influences on judgement and choice*. In: *Cognition and Emotion*, 4, pp. 473-493.
 115. Lin, M. (1998), Risk factors for motorcycle crashes in an urban and rural area: A cohort study, *Dissertation Abstracts International: Section B: The Sciences & Engineering*, 59, 5-B, 2155.
 116. Lin, M.R., Chang, S.H., Pai, L., Keyl, P.M., (2003), A longitudinal study of risk factors for motorcycle crashes among junior college students in Taiwan. *Accid. Anal. Prev*, 35 (2), 243–252.
 117. Livingstone, K. (2011), *A comparison of the psychological, social, and legal*

- factors contributing to speeding and drink driving behaviour*. Masters of Applied Science (Research). Queensland University of Technology, Centre for Accident Research and Road Safety – Queensland, School of Psychology and Counselling.
118. Lund, I.O.; Rundmo, T.(2009). Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behavior, *Safety Science*, 47(4): 547-553.
 119. MacMillan, J. (1975), *Deviant Drivers*, Lexington, Massachusetts: Lexington Books.
 120. Madden, T. J., Scholder Ellan, P., & Ajzen, I. (1992), A comparison of the theory of planned behaviour and the theory of reasoned action, *Personality and Social Psychology Bulletin*, 18, 3-9.
 121. Maring, W., & Van Schagen, I. (1990), Age dependence of attitudes and knowledge in cyclists, *Accident Analysis & Prevention*, 22, 127±136.
 122. Mattson, M. (1999), Toward a reconceptualization of communication cues to action in the health belief model: HIV test counseling, *Communication Monographs*, 66, 240-265.
 123. Maycock, G., Lester, J., & Lockwood, C. R. (1996), *The accident liability of car drivers: The reliability of self-reported data*. (TRL report 219), Crowthorne, UK: Transport Research Laboratory.
 124. McArthur, L. H., Holbert, D., & Forsythe, W. A., III. (2006), Compliance with food safety recommendations among university undergraduates: application of the health belief model, *Family and Consumer Sciences Research Journal*, 35, 160-170.
 125. McKnight, A.J., McKnight, A.S. (1993), The effect of cellular phone use upon driver attention, *Accid Anal Prev*. 1993 Jun;25(3):259-65.
 126. Michael E. Rakauskas, Nicholas J. Ward, Susan G. Gerberich, Bruce H. Alexander (2007), Rural and Urban Safety Cultures: Human-Centered Interventions Toward Zero Deaths in Rural Minnesota, MN/RC 2007-41, Minnesota Department of Transportation Office of Research Services.
 127. Miller, J. C. (1995), Batch processing of 10,000 h of truck driver EEG data. *Biological Psychology*, 40, 209±222.
 128. Moffit, T. E., Caspi, A., Dickson, N., Silva, P., & Stanton, W. (1996),

- Childhood-onset versus adolescent-onset antisocial conduct problems in males: Natural history from ages 3 to 18 years. *Development and Psychopathology*, 8, 399±424.
129. Moser, L. (1975), *Zusammenhänge zwischen Aggression, Kriminalität und Unfallhäufigkeit*. Köln.
 130. Noordzij, P. (1976), Influencing road users' behaviour, *SWOV-Report 76-4e*, Voorburg.
 131. Nordfjærn, T.; Jørgensen, S.; Rundmo, T (2011), A cross-cultural comparison of road traffic risk perceptions, attitudes towards traffic safety and driver behaviour, *Journal of Risk Research*. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/13669877.2010.547259>, 14(6): 657-684.
 132. Norris, F. H., Matthews, B. A., and Riad, J. K. (2000), Characterological, situational, and behavioural risk factors for motor vehicle accidents: A prospective examination, *Accident Analysis and Prevention*. 32, 505 – 515.
 133. Näätänen, R., & Summala, H. (1976), A model of the drivers' decision making and behaviour, In: R. Näätänen & H. Summala (Eds.), *Road user behaviour and traffic accidents*. Oxford, U.K: North-Holland Publishing Company.
 134. Odenheimer, G. L., Beaudet, M., Jette, A. M., & Albert, M. S. (1994), Performance-based driving evaluation of the elderly driver: Safety, reliability, and validity. *Journals of Gerontology*, 49, 153±159.
 135. OECD/International Traffic Safety (2014), *Road Safety Annual Report 2014*.
 136. Parker, D., & Manstead, A. (1996), The social psychology of driver behavior. In Semin, G.R., & Klaus, F. (Eds.), *Applied Social Psychology* (pp. 198-224). London: Sage, tr. 207-208).
 137. Parker, D., & Manstead, A. S. R. (1996), The social psychology of driver behaviour. In G. R. Semin & K. Fiedler (Eds.), *Applied social psychology*. London: Sage Publications.
 138. Parker, D.; Reason, J.T.; Manstead, A.S.R.; Stradling, S.G. (1995), Driving errors, driving violations and accident involvement, *Ergonomics*. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/00140139508925170>, 38(5): 1036-1048.
 139. Parker, Dianne; Manstead, Antony S. R.; Stradling, Stephen G.; Reason,

- James T.; Baxter, James S. (1992), Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behavior, *Journal of Applied Psychology*, Vol 77(1), Feb 1992, 94-101.
140. Parry, M.H. (1968), *Aggression on the Road*, London: Tavistock
141. Perrig, W., & Kintsch, W. (1985), Propositional and situational representations of text, *Journal of Memory and Language*, 24, 503±518
142. Prager, K. (2012), *Understanding behaviour change: How to apply theories of behaviour change to SEWeb and related public engagement activities*, Report for SEWeb LIFE10 ENV-UK-000182, James Hutton Institute, May 2012.
143. Ranney, T.A. (1994), Models of driving behaviour – A review of their evolution, *Accident Analysis and Prevention*, 26 (6), 733-750.
144. Recarte, M. A., & Nunes, L. M. (1996), Perception of speed in an automobile: Estimation and production, *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 2(4), 291-304.
145. Retting, R. A., Ferguson, S. A., Farmer, C. M. (2008), Reducing Red Light Running Through Longer Yellow Signal Timing and Red Light Camera Enforcement: Results of a Field Investigation, *Accident Analysis and Prevention*, 40(1), 327-333.
146. Retting, R. A., Williams, A. F., Farmer, C. M., and Feldman, A. F. (1999), Evaluation of Red Light Camera Enforcement in Fairfax, Virginia, *ITE Journal*, Vol. 69, No. 8, 30-34.
147. Robinson, J. A. (1992), First experience memories: Contexts and functions in personal histories. In M. A. Conway, D. C. Rubin, H. Spinnler, & W. A. Wagenaar (Eds.), *Theoretical perspectives on autobiographical memory*. Amsterdam: Kluwer Academic.
148. Rogers, R. W. (1975), A protection motivation theory of fear appeals and attitude change. In Cacioppo, J. T. & Petty, R. E. (1983) (Eds.), *Social Psychophysiology: A source book*, New York, Guildford Press.
149. Rogers, R. W. (1983), Cognitive and Physiological Processes in Fear Appeals and Attitude Change: A Revised Theory of Protection Motivation. Chapter 6 in Cacioppo, J. T. & Petty, R. E. (1983) (Eds.), *Social Psychophysiology: A source book*. New York, Guildford Press.

150. Rosenstock, I. M. (1966), The health belief model and preventive health behaviour, *Health Education Monographs*, 2, 354-386.
151. Rosenstock, I. M. (1974), The historical origins of the health belief model, *Health Education Quarterly*, 15, 175-183.
152. Rothengatter, J. A. (1981), *Traffic education for young children: An empirical approach*. Lisse: Swets Publishing.
153. Rothengatter, J. A. (1988), Risk and the absence of pleasure: A motivational approach to modelling road user behaviour, *Ergonomics*, 31, 599-607.
154. Rothengatter, T. (1984), A behavioural approach to improving traffic behaviour of young children. *Ergonomics*, 27:2, 147-160
155. Roysamb, E. (1997), *Adolescent Risk Making: Behaviour Patterns and the Role of Emotions And Cognitions*, Doctoral dissertation, Department of Psychology, University of Oslo.
156. Rundmo, T., Iversen, H.H (2004), Risk Perception and Driving Behaviour among Adolescents in Two Norwegian Counties before and after a Traffic Safety Campaign. *Safety Science* 42(1):1-21
157. Sayer, L.A, Downing, A.J (1981), *Driver knowledge of road safety factors in three developing countries*. TRRL Supplementary Report 713. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.
158. Schmidt, F., and Tiffin, J. (1969), Distortion of drivers' estimates of automobile speed as a function of speed adaptation, *Journal of Applied Psychology*, 53, 536-539.
159. Schmidt, I. W., Brouwer, W. H., Vanier, M., & Kemp, F. (1996), Flexible adaptation to changing task demands in severe closed head injury patients: A driving simulator study, *Applied Neuropsychology*, 3, 155±165.
160. Stanton, N.A.; Salmon, P.M (2009), Human error taxonomies applied to driving: A generic driver error taxonomy and its implications for intelligent transport systems, *Safety Science*. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.ssci.2008.03.006>, 47(2): 227-237.
161. Stelmach, G. E., & Nahom, A. (1992), Cognitive-motor abilities of the elderly driver, *Human Factors*, 34, 53±65.

162. Storie, V. J. (1977), Male and Female Car drivers: Differences observed in accidents (Rep. No. 761). UK, England: *Transport and Road Research Laboratory*
163. Stradling, S., Meadows, M. & Beatty, S. (2004), Characteristics of speeding, violating and thrillseeking drivers. In T. Rothengatter & R. D. Huguenin (Eds.), *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application* (pp. 177-192). Oxford: Elsevier.
164. Summala, H. (1988), Risk control is not risk adjustment: The zero-risk theory of driver behaviour and its implications, *Ergonomics*, 31, 491-506.
165. T.H. Law, Lin Xu và R.S. Radin Umar (2003), Factors influencing red light runners among motorcyclists in Malaysia, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.5, October, 2003
166. Taylor, D.H. (1964), Driver's galvanic skin response and the risk of accidents. *Ergonomics*, 7, 439-451.
167. Tesser, A. (2001), On the plasticity of self-defense, *Current Directions in Psychological Science*, 10, 66-69.
168. Trimpop, R., & Kirkcaldy, B.D. (1997), Personality predictors of driving accidents, *Personality and Individual Differences*, 23, 1, 147-152.
169. Trinh T.A, Brijs, K., Brijs,T., Wets,G (2013) An investigation of illegal direction change behavior of road users using behavioral models, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.10, 2013.
170. Tronsmoen, T (2010), Associations between driver training, determinants of risky driving behaviour and crash involvement, *Safety Science*, ISSN 0925-7535, Vol. 48, No.1, p.35-45
171. Tyler, T. (1990), *Why People Obey the Law?*, New Haven: Yale University Press.
172. Tyler, T.R. (2001), A psychological perspective on the legitimacy of institutions and authorities. In J. Jost & B. Major (Eds.), *The psychology of legitimacy: Emerging perspectives on ideology, justice, and intergroup relations* (pp. 416-436). Cambridge, UK: Cambridge University Press.
173. Ulleberg, P., Rundmo,T. (2003), Personality, Attitudes and Risk Perception

- as Predictors of Risky Driving Behaviour Among Young Drivers, *Safety Science* 41(5):427-443
174. Van der Molen, H.H. & Botticher, A.M.T. (1987), Risk models for traffic participants: A concerted effort for theoretical operationalizations. In J.A., Rothengatter & R.A. deBruin, (Eds.) *Road Users and Traffic Safety*. The Netherlands: Van Gorcum.
 175. Waylen, A. and McKenna, F. (2002), *Cradle Attitudes – Grave Consequences: The development of gender differences in risky attitudes and behaviour in road use*, UK, Basingstoke: AA Foundation for Road Safety.
 176. Weissenfeld, A., Baldock, M., Hutchinson, T.P (2013), *Motorcyclist perceptions of risk when riding*, 2013 Australasian College of Road Safety Conference – “A Safe System: The Road Safety Discussion” Adelaide.
 177. Verwey, W. B. and Veltman, H. A. (1996), Detecting short periods of elevated workload. A comparison of nine workload assessment techniques, *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 2 (3), 270-285.
 178. West, R., Hall, J., (1997), The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Appl. Psychol.: Int. Rev.* 46, 253–264.
 179. White, M.J., Cunningham, L.C., Titchener, K. (2011), Young drivers' optimism bias for accident risk and driving skill: Accountability and insight experience manipulations, *Accident Analysis and Prevention*, Vol.43 (4), p.1309-1315.
 180. Whitlock, F.A. (1971), *Death on the Road*. London: Tavistock
 181. WHO (2007), *Youth and road safety*, TR.92, p.11
 182. Wilde, J.S (1982), The theory of risk homeostasis: Implications for safety and health, *Risk Analysis* 2:209-225.
 183. World Health Organization (2013), *Global status report on road safety: supporting a decade of action*.
 184. World Health Organization (2015), *Global status report on road safety 2015*, WHO.
 185. Wright, W.F. & Bower, G.H. (1992) *Mood effects on subjective probability* assessment. In: *Organizational-Behavior-and-Human-Decision-Processes*, Vol 52(2), pp. 276-291. Academic Press, U.S.

186. Yagil, D (1998), Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations, *Transportation Research*, Part F: 1, 123-135.
187. Yang, C.Y.D, et al (2006), Analysis of Red Light Violation Data Collected from Intersections Equipped with Red Light Photo Enforcement Cameras, *CreateSpace Independent Publishing Platform* (March 30, 2006)
188. Yona,O., Borowsky,A., Oron-Gilad, T. and Parmet, Y. (2012), The use of a homogeneity measure to identify hazard perception abilities of novices and experienced drivers in a driving simulator, *Proceedings of the human factors and ergonomics society*, 56th Annual meeting, 2012.
189. Young, D. S., & Lee, D. N. (1987), Training children in road crossing skills using roadside simulation, *Accident Analysis and Prevention*, 19, 5, 327±341.
190. Zuckerman, M. (2006), *Sensation seeking and risky behavior*, American Psychological Association, Washington, DC.

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1
PHIẾU TRUNG CẦU Ý KIẾN
(Dành cho thanh niên)

Kính thưa Anh(Chị)!

Chúng tôi đang nghiên cứu về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy với mong muốn góp phần nâng cao mức độ chấp hành luật và đảm bảo an toàn giao thông cho thanh niên trong quá trình tham gia giao thông đường bộ. Vì thế, chúng tôi mong muốn nhận được ý kiến chân thành của Anh (Chị) về những vấn đề dưới đây. Mọi thông tin của Anh (Chị) đều được bảo mật và không sử dụng vào bất cứ mục đích nào khác ngoài mục đích nghiên cứu khoa học.

Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác, giúp đỡ của Anh (Chị)!

Anh (Chị) hãy đánh dấu (X) vào những câu trả lời phù hợp nhất với bản thân.

Ghi chú: Từ “xe máy” dưới đây được dùng thay cho từ “mô tô”.

I. THỰC TRẠNG HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN

1. Khía cạnh nhận thức của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

Câu 1: Anh (Chị) cho biết sự cần thiết của việc chấp hành các quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy tham gia giao thông?

TT	Sự cần thiết của việc chấp hành quy định của luật giao thông đường bộ	Mức độ				
		Không cần thiết	Ít cần thiết	Nửa cần thiết, nửa không	Cần thiết	Rất cần thiết
		1	2	3	4	5
1.1.	Để đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản cho người tham gia giao thông					
1.2.	Để đảm bảo giao thông thông suốt, trật tự, hiệu quả					
1.3.	Để giảm thiểu thiệt hại về kinh tế - xã hội cho đất nước					
1.4.	Để xây dựng văn hóa giao thông					
1.5.	Để thực hiện nghĩa vụ, trách nhiệm của					

	công dân với nhà nước và xã hội					
1.6.	Lý do khác					

Câu 2: Anh (Chị) cho biết mức độ nhận thức của mình về một số quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy tham gia giao thông?

TT	Một số quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy tham gia giao thông	Mức độ nhận thức				
		Không rõ	Rõ 1 phần nhỏ	Rõ 1 nửa	Rõ 1 phần lớn	Rõ
		1	2	3	4	5
2.1.	Đội mũ bảo hiểm					
2.1.1.	Đội mũ bảo hiểm là bắt buộc đối với người ngồi trên xe mô tô					
2.1.2.	Mũ bảo hiểm phải đảm bảo quy chuẩn theo quy định kỹ thuật của cơ quan có thẩm quyền					
2.1.3.	Đội mũ bảo hiểm phải đúng quy cách theo hướng dẫn bằng văn bản của cơ quan có thẩm quyền					
2.2.	Tốc độ					
2.2.1.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô trong khu vực đông dân cư là 40 km/h					
2.2.2.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô ngoài khu vực đông dân cư là 60 km/h					
2.2.3.	Người lái xe máy phải điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông					
2.2.4.	Người lái xe máy phải giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định					
2.3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe					
2.3.1.	Người đang lái xe máy không được sử dụng điện thoại di động (gọi điện, nghe điện, nhắn tin, đọc tin nhắn)					

2.3.2	Người đang lái xe máy không được sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe radio, nghe nhạc,...), trừ thiết bị trợ thính					
2.4.	Chấp hành tín hiệu đèn giao thông					
2.4.1.	Tín hiệu đèn xanh: được đi					
2.4.2.	Tín hiệu đèn vàng: phải dừng lại trước vạch dừng, trừ khi đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp					
2.4.3.	Tín hiệu đèn vàng nhấp nháy: được đi nhưng phải giảm tốc độ, chú ý quan sát và nhường đường theo quy định					
2.4.4.	Tín hiệu đèn đỏ: cấm đi					
2.5	Chuyển hướng xe					
2.5.1	Khi chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ					
2.5.2	Khi chuyển hướng xe phải giảm tốc độ					
2.5.3	Khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					
2.5.4	Chuyển hướng xe phải đảm bảo an toàn và không gây trở ngại					
2.5.5	Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường					

Câu 3: Trong quá trình lái xe máy tham gia giao thông, Anh (Chị) nhận thức về những thành tố của tình huống giao thông ở mức độ nào?

TT	Những thành tố của tình huống giao thông đường bộ	Mức độ nhận thức				
		Không rõ	Rõ 1 phần nhỏ	Rõ 1 nửa	Rõ 1 phần lớn	Rõ
		1	2	3	4	5
3.1.	Hệ thống báo hiệu đường bộ					

3.2.	Phương tiện và trạng thái vận động của phương tiện bản thân đang điều khiển					
3.3.	Trạng thái vận động của phương tiện, người tham gia giao thông khác xung quanh					
3.4.	Trạng thái vận động của dòng giao thông (nhANH, thông thoáng; chậm, ùn tắc)					
3.5.	Hệ thống kiểm soát giao thông: cảnh sát giao thông, camera giao thông,...					
3.6.	Điều kiện đường sá (mặt đường, các chướng ngại vật ...)					
3.7.	Điều kiện khác: không gian, thời gian, thời tiết,...					
3.8.	Ý nghĩa của các đối tượng trên trong mối tương quan với phương tiện của bản thân đang điều khiển					
3.9.	Dự báo được trạng thái tiếp theo của các phương tiện và dòng giao thông					

Câu 4: Anh (Chị) nhận thức về hậu quả của những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ (gồm vi phạm các quy định về 5 hành vi như đã nêu ở Câu 2) khi lái xe máy ở mức độ nào?

TT	Hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Mức độ nhận thức				
		Không rõ	Rõ 1 phần nhỏ	Rõ 1 nửa	Rõ 1 phần lớn	Rõ
		1	2	3	4	5
4.1	Bị xử phạt hành chính					
4.2	Bị xử lý hình sự					
4.3	Bị tạm giữ phương tiện					
4.4	Bị tước giấy phép lái xe					
4.5	Gây thương vong cho bản thân					
4.6	Hư hỏng phương tiện					
4.7	Bị kỷ luật; trách mắng					
4.8	Gây hậu quả về kinh tế cho gia đình và xã hội					
4.9	Gây thương vong cho người khác					
4.10	Bị người khác và xã hội coi thường, làm mất hình ảnh tích cực của bản thân					

4.11	Ảnh hưởng xấu đến việc xây dựng văn hóa giao thông					
4.12	Hậu quả khác					

Câu 5: Theo nhận thức của Anh (Chị), khả năng xảy ra tai nạn khi lái xe máy thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông thông đường bộ sau như thế nào?

TT	Hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Nhận thức về khả năng xảy ra tai nạn				
		Chắc chắn không xảy ra tai nạn	Ít có khả năng xảy ra tai nạn	Có thể xảy ra tai nạn, có thể không	Gần như chắc chắn xảy ra tai nạn	Chắc chắn xảy ra tai nạn
		1	2	3	4	5
5.1.	Về đội mũ bảo hiểm					
5.1.1.	Không đội mũ bảo hiểm					
5.1.2.	Đội mũ bảo hiểm kém chất lượng					
5.1.3.	Đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy định					
5.2.	Về tốc độ					
5.2.1.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 5 km/h đến dưới 10 km/h					
5.2.2.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 10 km/h đến 20 km/h					
5.2.3.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép trên 20 km/h					
5.3.	Về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe					
5.3.1	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để gọi điện, nghe điện					
5.3.2	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để nhắn tin, đọc tin nhắn					
5.3.3	Vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...					
5.4.	Về chấp hành tín hiệu đèn giao thông					
5.4.1.	Tăng tốc vượt qua đèn vàng					
5.4.2.	Vượt đèn đỏ					

5.5	Về chuyển hướng xe					
5.5.1	Chuyển hướng đột ngột hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ					
5.5.2	Chuyển hướng xe không giảm tốc độ					
5.5.3	Chuyển hướng xe không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					

Câu 6: Theo nhận thức của Anh (Chị), khả năng bị phát hiện bởi cơ quan chức năng (có thể bị dừng xe hoặc không dừng xe) khi người lái xe máy thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ sau ở mức độ nào?

TT	Hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Khả năng bị phát hiện				
		Chắc chắn không bị phát hiện	Ít khi bị phát hiện	Có thể bị phát hiện, có thể không	Gần như chắc chắn bị phát hiện	Chắc chắn bị phát hiện
		1	2	3	4	5
6.1.	Không đội mũ bảo hiểm theo quy định					
6.1.1.	Không đội mũ bảo hiểm					
6.1.2.	Đội mũ bảo hiểm kém chất lượng					
6.1.3.	Đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy định					
6.2.	Vượt quá tốc độ tối đa cho phép					
6.3.	Về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe					
6.3.1	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động					
6.3.2	Vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...					
6.4.	Không chấp hành tín hiệu đèn giao thông					
6.5	Về chuyển hướng xe					
6.5.1	Chuyển hướng xe không có tín hiệu					

	báo hướng rẽ					
6.5.2	Chuyển hướng xe không giảm tốc độ					
6.5.3	Chuyển hướng xe đột ngột hoặc không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					

Câu 7: Theo nhận thức của Anh (Chị), khả năng bị dừng xe và xử lý bởi cơ quan chức năng khi người lái xe máy vi phạm luật giao thông đường bộ ở mức độ nào?

TT	Hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người lái xe máy	Khả năng bị dừng xe và xử lý				
		Chắc chắn không bị dừng xe và xử lý	Ít khi bị dừng xe và xử lý	Có thể bị dừng xe và xử lý, có thể không	Gần như chắc chắn bị dừng xe và xử lý	Chắc chắn bị dừng xe và xử lý
		1	2	3	4	5
7.1.	Về đội mũ bảo hiểm theo quy định					
7.1.1.	Không đội mũ bảo hiểm					
7.1.2.	Đội mũ bảo hiểm kém chất lượng					
7.1.3.	Đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy định					
7.2.	Vượt quá tốc độ tối đa cho phép					
7.3.	Về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe					
7.3.1	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động					
7.3.2	Vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...					
7.4.	Không chấp hành tín hiệu đèn giao thông					
7.5	Về chuyển hướng xe					
7.5.1	Chuyển hướng xe không có tín hiệu báo hướng rẽ					
7.5.2	Chuyển hướng xe không giảm tốc độ					
7.5.3	Chuyển hướng xe đột ngột hoặc không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo					

quy định					
----------	--	--	--	--	--

Câu 8 : Anh (Chị) có được những hiểu biết trên đây về luật giao thông đường bộ và an toàn giao thông từ những nguồn thông tin nào?

TT	Nguồn thông tin	Mức độ thông tin nhận được				
		Không nhận được gì	Ít	Không ít, không nhiều	Nhiều	Rất nhiều
		1	2	3	4	5
8.1	Đài truyền hình					
8.2	Đài phát thanh					
8.3	Báo giấy					
8.4	Báo điện tử					
8.5	Mạng xã hội (Facebook, Twitter,..)					
8.6	Pa-nô, áp phích nơi công cộng					
8.7	Hệ thống loa truyền thanh công cộng của Công an Thành phố Hà Nội lắp đặt trên các tuyến đường					
8.8	Hệ thống loa truyền thanh trên địa bàn dân cư nơi sinh sống					
8.9	Tuyên truyền, nhắc nhở, xử lý của cảnh sát giao thông					
8.10	Hoạt động tuyên truyền, giáo dục của nhà trường, cơ quan, địa phương					
8.11	Tham gia các hoạt động xã hội, tình nguyện giữ gìn trật tự an toàn giao thông					
8.12	Lớp bồi dưỡng của đơn vị tổ chức thi sát hạch lấy giấy phép lái xe					
8.13	Bạn bè					
8.14	Người thân trong gia đình					
8.15	Qua quan sát hành vi tham gia giao thông của người khác					

2. Khía cạnh thái độ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

Câu 9: Anh (Chị) đồng tình ở mức độ nào về một số quy định sau của luật giao thông đường bộ hiện hành đối với người lái xe máy?

TT	Một số quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy	Mức độ đồng tình				
		Không đồng tình	Đồng tình 1 phần nhỏ	Đồng tình 1 nửa	Đồng tình 1 phần lớn	Đồng tình
		1	2	3	4	5
9.1.	Đội mũ bảo hiểm					
9.1.1.	Đội mũ bảo hiểm là bắt buộc đối với người ngồi trên xe mô tô					
9.1.2.	Mũ bảo hiểm phải đảm bảo quy chuẩn theo quy định kỹ thuật của cơ quan có thẩm quyền					
9.1.3.	Đội mũ bảo hiểm phải đúng quy cách theo hướng dẫn bằng văn bản của cơ quan có thẩm quyền					
9.2.	Tốc độ tối đa cho phép					
9.2.1.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô trong khu vực đông dân cư là 40 km/h					
9.2.2.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô ngoài khu vực đông dân cư là 60 km/h					
9.2.3.	Người lái xe máy phải điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông					
9.2.4.	Người lái xe máy phải giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định					
9.3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe					
9.3.1.	Người đang lái xe máy không được sử dụng điện thoại di động (gọi điện, nghe điện, nhắn tin, đọc tin nhắn)					
9.3.2.	Người đang lái xe máy không được					

	sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe radio, nghe nhạc,...), trừ thiết bị trợ thính					
9.4.	Chấp hành tín hiệu đèn giao thông					
9.4.1.	Tín hiệu đèn vàng: phải dừng lại trước vạch dừng, trừ khi đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp					
9.4.2.	Tín hiệu đèn vàng nhấp nháy: được đi nhưng phải giảm tốc độ, chú ý quan sát và nhường đường theo quy định					
9.4.3.	Tín hiệu đèn đỏ: cấm đi					
9.5	Chuyển hướng xe					
9.5.1	Khi chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ					
9.5.2	Khi chuyển hướng xe phải giảm tốc độ					
9.5.3	Khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					
9.5.4	Chuyển hướng xe phải đảm bảo an toàn và không gây trở ngại					
9.5.5	Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường					

Câu 10: Khi lái xe máy tham gia giao thông, Anh (Chị) sẵn sàng thực hiện các quy định sau đây của luật giao thông ở mức độ nào? (kể cả trong trường hợp cảm thấy các quy định đó chưa phù hợp)

TT	Một số quy định của luật giao thông đường bộ hiện hành đối với người lái xe máy	Mức độ sẵn sàng thực hiện				
		Không sẵn sàng	Sẵn sàng 1 phần nhỏ	Nửa sẵn sàng, nửa không	Sẵn sàng 1 phần lớn	Sẵn sàng
		1	2	3	4	5
10.1.	Về đội mũ bảo hiểm					
10.1.1.	Đội mũ bảo hiểm khi lái xe					
10.1.2.	Đội mũ bảo hiểm đảm bảo quy chuẩn theo quy định khi lái xe					

10.1.3.	Đội mũ bảo hiểm và cài quai đúng quy cách khi lái xe					
10.2.	VỀ ĐẢM BẢO TỐC ĐỘ TỐI ĐA CHO PHÉP					
10.2.1.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi trong khu vực đông dân cư					
10.2.2.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi ngoài khu vực đông dân cư					
10.3.	VỀ SỬ DỤNG ĐIỆN THOẠI, THIẾT BỊ ÂM THANH					
10.3.1.	Không sử dụng điện thoại di động khi lái xe					
10.3.2	Không sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe radio, nghe nhạc,...), trừ thiết bị trợ thính khi lái xe					
10.4.	VỀ CHẤP HÀNH TÍN HIỆU ĐÈN GIAO THÔNG					
10.4.1.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn vàng, trừ khi đã đi quá vạch dừng					
10.4.2.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn đỏ					
10.5	KHI CHUYỂN HƯỚNG XE					
10.5.1	Có tín hiệu báo trước hướng rẽ					
10.5.2	Giảm tốc độ					
10.5.3	Nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					
10.5.4	Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho người, phương tiện khác					
10.5.5	Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường					

Câu 11: Anh (Chị) có ý kiến như thế nào về những nhận định sau đây:

TT	Nhận định	Mức độ đồng ý				
		Không đồng ý	Đồng ý 1 phần nhỏ	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý
		1	2	3	4	5
11.1	Tôi luôn quan tâm tìm hiểu và cập nhật					

	những quy định mới của luật giao thông đường bộ					
11.2	Tôi luôn quan tâm đến những thông tin về an toàn giao thông trên các phương tiện thông tin đại chúng					
11.3	Tôi muốn tìm hiểu và tham gia vào các hoạt động nâng cao kỹ năng lái xe mô tô an toàn					
11.4	Tôi muốn tham gia vào các hoạt động xây dựng văn hóa giao thông					
11.5	Khi tham gia giao thông, tôi muốn chấp hành nghiêm chỉnh luật, không cố tình vi phạm luật giao thông					

Câu 12: Anh (Chị) tỏ thái độ như thế nào khi người lái xe máy có những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ sau đây:

TT	Hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người lái xe máy	Mức độ chấp nhận				
		Chấp nhận được	Chấp nhận 1 phần lớn	Chấp nhận 1 nửa	Chấp nhận 1 phần nhỏ	Không chấp nhận được
		1	2	3	4	5
12.1.	Về đội mũ bảo hiểm					
12.1.1.	Không đội mũ bảo hiểm					
12.1.2.	Đội mũ bảo hiểm kém chất lượng					
12.1.3.	Đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy định					
12.2.	Về tốc độ					
12.2.1.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 5 km/h đến dưới 10 km/h					
12.2.2.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 10 km/h đến 20 km/h					
12.2.3.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép trên 20 km/h					
12.3.	Về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe					
12.3.1	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để gọi điện, nghe điện					
12.3.2	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để nhắn tin, đọc tin nhắn					

12.3.3	Vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...					
12.4.	VỀ chấp hành tín hiệu đèn giao thông					
12.4.1.	Tăng tốc vượt qua đèn vàng					
12.4.2.	Vượt đèn đỏ					
12.5	VỀ chuyển hướng xe					
12.5.1	Chuyển hướng đột ngột hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ					
12.5.2	Chuyển hướng xe không giảm tốc độ					
12.5.3	Chuyển hướng xe không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					

Câu 13: Anh (Chị) hãy chọn 1 ý kiến phù hợp nhất với bản thân trong 4 ý kiến sau đây:

- Tôi là người không thích sự không chắc chắn, mơ hồ, rủi ro và luôn tìm cách an toàn nhất để giải quyết vấn đề
- Tôi coi những rủi ro là một tính năng bình thường của cuộc sống
- Tôi luôn hướng đến mục tiêu có lợi, cho dù đạt được điều đó có thể gặp rủi ro
- Tôi là người ưa hành động, thích đối mặt và luôn biết cách vượt qua thử thách

3. Khía cạnh động cơ của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

Câu 14: Vì sao Anh (Chị) chấp hành luật giao thông đường bộ khi lái xe máy tham gia giao thông?

TT	Lí do chấp hành luật giao thông đường bộ khi lái xe máy tham gia giao thông	Mức độ				
		Không đồng ý	Đồng ý 1 phần nhỏ	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý
		1	2	3	4	5
14.1	Để bảo vệ an toàn tính mạng, tài sản của bản thân					
14.2	Do sợ bị xử phạt					
14.3	Do sợ bị kỷ luật; trách mắng					
14.4	Do tự nguyện, tự giác chấp hành pháp luật giao thông					
14.5	Muốn tự khẳng định, thể hiện bản					

	thân					
14.6	Động cơ khác					

Câu 15: Anh (Chị) vui lòng cho biết, lí do Anh (Chị) vi phạm luật giao thông đường bộ khi lái xe máy tham gia giao thông?

TT	Lí do vi phạm luật giao thông đường bộ khi lái xe máy tham gia giao thông	Mức độ				
		Không đồng ý	Đồng ý 1 phần nhỏ	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý
		1	2	3	4	5
15.1	Để đến đích nhanh hơn					
15.2	Muốn tìm kiếm cảm giác khi thực hiện hành vi đó					
15.3	Muốn tự khẳng định, thể hiện bản thân					
15.4	Do coi thường pháp luật					
15.5	Để tránh những điều kiện bất lợi:					
15.5.1	Về thời tiết (nắng nóng, mưa gió, ...)					
15.5.2	Để tránh rơi vào dòng xe đang ùn tắc					
15.5.3	Những điều kiện bất lợi khác					
15.6	Động cơ khác					

4. Khía cạnh hành động bên ngoài của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên

Câu 16: Khi lái xe máy tham gia giao thông đường bộ, Anh (Chị) thực hiện những hành động dưới đây ở mức độ nào?

TT	Hành động chấp hành luật giao thông đường bộ khi lái xe máy tham gia giao thông	Mức độ hành động				
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn
		1	2	3	4	5
16.1.	Đội mũ bảo hiểm					
16.1.1.	Đội mũ bảo hiểm khi lái xe					
16.1.2.	Đội mũ bảo hiểm đảm bảo quy chuẩn theo quy định khi lái xe					
16.1.3.	Cài quai mũ bảo hiểm đúng quy cách khi lái xe					

16.2.	Đảm bảo tốc độ cho phép					
16.2.1.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi trong khu vực đông dân cư					
16.2.2.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi ngoài khu vực đông dân cư					
16.2.3.	Điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông					
16.2.4.	Giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định					
16.3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh					
16.3.1.	Không sử dụng điện thoại di động khi lái xe					
16.3.2.	Không sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe để nghe nhạc, radio...) khi lái xe					
16.4.	VỀ CHẤP HÀNH TÍN HIỆU ĐÈN GIAO THÔNG					
16.4.1.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn vàng, trừ khi đã đi quá vạch dừng					
16.4.2.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn đỏ					
16.5	Khi chuyển hướng xe					
16.5.1	Có tín hiệu báo trước hướng rẽ					
16.5.2	Không chuyển hướng đột ngột					
16.5.3	Giảm tốc độ khi chuyển hướng					
16.5.4	Nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					
16.5.5	Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho người, phương tiện khác					

16.5.6	Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường					
--------	---	--	--	--	--	--

Câu 17 : Khi có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy mà bị phát hiện bởi lực lượng chức năng, Anh (Chị) sẽ hành động như thế nào?

TT	Hành động khi bị phát hiện vi phạm luật giao thông đường bộ	Mức độ hành động				
		Luôn luôn	Thường xuyên	Thỉnh thoảng	Hiếm khi	Không bao giờ
		1	2	3	4	5
17.1	Tìm cách tránh né để không bị lực lượng chức năng bắt phạt					
17.2	Dừng xe và tìm cách xin xỏ để không bị phạt					
17.3	Chối cãi, không chấp hành các hình thức xử lý của lực lượng chức năng					
17.4	Chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe và hình thức xử phạt					
17.5	Hành động khác					

Câu 18: Khi thấy người khác vi phạm luật giao thông đường bộ, là người cùng tham gia giao thông, Anh (Chị) sẽ làm gì ?

TT	Hành động khi thấy người khác vi phạm pháp luật giao thông đường bộ	Mức độ hành động				
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn
		1	2	3	4	5
18.1	Phản ứng gay gắt, quyết liệt					
18.2	Góp ý, nhắc nhở nhẹ nhàng					
18.3	Không có hành động gì					
18.4	Hành động khác					

II. CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN

Câu 19: Anh (Chị) cho biết ý kiến của mình về những nhận định dưới đây:

TT	Nhận định	Ý kiến				
		Không đồng ý	Đồng ý 1 phần nhỏ	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý
		1	2	3	4	5
19.1	Khi lái xe máy, tôi thường chấp hành luật giao thông khi cảm thấy:					
19.1.1	Vui vẻ, hưng phấn					
19.1.2	Buồn chán, lo âu					
19.1.3	Tức giận, hung hăng					
19.1.4	Căng thẳng, mệt mỏi					
19.2	Khi lái xe máy, tôi thường nhận thức rõ và xử lý kịp thời các tình huống giao thông khi cảm thấy:					
19.2.1	Vui vẻ, hưng phấn					
19.2.2	Buồn chán, lo âu					
19.2.3	Tức giận, hung hăng					
19.2.4	Căng thẳng, mệt mỏi					

Câu 20: Anh (Chị) chấp hành luật giao thông đường bộ khi lái xe máy tham gia giao thông trong những trường hợp nào sau đây?

TT	Các trường hợp:	Ý kiến				
		Không đồng ý	Đồng ý 1 phần nhỏ	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý
		1	2	3	4	5
20.1	Khi cho rằng những quy định của luật giao thông là cần thiết, đúng đắn và phù hợp					
20.2	Khi cho rằng, việc thực thi luật giao thông của lực lượng chức năng là chính đáng, nghiêm minh, không có tiêu cực					
20.3	Khi tin rằng hành vi vi phạm luật giao thông chắc chắn sẽ bị phát hiện bất kể ở đâu, khi nào					
20.4	Khi tin hành vi vi phạm luật giao thông chắc chắn sẽ bị xử phạt nghiêm minh					
20.5	Khi hành vi vi phạm luật giao thông có mức tiền phạt cao					

20.6	Khi hành vi vi phạm có hình thức xử phạt bổ sung nghiêm khắc, như: chắc chắn sẽ gửi thông báo vi phạm về cơ quan; trường học;...					
20.7	Khi đi cùng bạn bè					
20.8	Khi đi cùng người thân					
20.9	Khi thấy người khác chấp hành nghiêm túc					
20.10	Đường rộng rãi, hệ thống báo hiệu tốt, phương tiện lưu thông dễ dàng					
20.11	Đường chật hẹp, hệ thống báo hiệu tốt, phương tiện lưu thông dễ dàng					
20.12	Hệ thống báo hiệu tốt, nhưng đường ùn tắc, phương tiện lưu thông khó khăn					

Câu 21: Theo nhận định của Anh (Chị), khả năng bị phát hiện và xử lý bởi cơ quan chức năng khi người lái xe máy vi phạm luật giao thông đường bộ ở loại đường và khu vực sau đây như thế nào?

TT	Loại đường, khu vực	Khả năng bị phát hiện và xử lý				
		Chắc chắn không bị phát hiện và xử lý	Ít khi bị phát hiện và xử lý	Có thể bị phát hiện và xử lý, có thể không	Gần như chắc chắn bị phát hiện và xử lý	Chắc chắn bị phát hiện và xử lý
		1	2	3	4	5
21.1	Quốc lộ					
21.2	Đường tỉnh					
21.3	Đường huyện					
21.4	Đường liên xã					
21.5	Đường liên thôn, xóm, ngõ ở nông thôn					
21.6	Đường, phố lớn ở đô thị					
21.7	Đường, phố nhỏ ở đô thị					
21.8	Ngõ, ngách ở đô thị					

Câu 22: Theo nhận thức của Anh (Chị), mức độ nghiêm khắc của hình thức xử phạt tiền và hình thức xử phạt bổ sung đối với một số hành vi vi phạm luật giao thông

đường bộ của người lái xe máy sau đây như thế nào? (Căn cứ theo Nghị định 171/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 của Chính phủ)

TT	Hành vi	Mức xử phạt	Mức độ nghiêm khắc				
			Quá nhẹ	Nhẹ	Vừa phải	Nặng	Rất nặng
			1	2	3	4	5
22.1	Không đội mũ bảo hiểm hoặc đội mũ nhưng không cài quai đúng quy định	100.000đ đến 200.000đ					
22.2	Vi phạm tốc độ tối đa cho phép						
22.2.1	<i>Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 5 km/h đến dưới 10 km/h</i>	100.000đ đến 200.000đ					
22.2.2	<i>Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 10 km/h đến 20 km/h</i>	500.000đ đến 1.000.000đ					
22.2.3	<i>Chạy quá tốc độ tối đa cho phép trên 20 km/h</i>	2.000.000đ đến 3.000.000đ; tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe 01-02 tháng					
22.3	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi đang lái xe	60.000đ đến 80.000đ					
22.4	Vượt đèn đỏ	200.000 đ đến 400.000đ					
22.5	Chuyển hướng xe không đúng quy định						
22.5.1	<i>Chuyển hướng không nhường đường theo quy định</i>	60.000đ đến 80.000đ					
22.5.2	<i>Chuyển hướng không giảm tốc độ hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ</i>	200.000đ đến 400.000đ					

Câu 23: Theo nhận thức của Anh (Chị), khi lái xe máy có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ thì phản ứng của người tham gia giao thông khác và số đông trong cộng đồng xã hội như thế nào?

TT	Hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy	Mức độ phản ứng của người khác và xã hội				
		Không phản ứng gì	Rất nhẹ nhàng	Nhẹ nhàng	Gay gắt	Rất gay gắt
		1	2	3	4	5
23.1.	Về đội mũ bảo hiểm					
23.1.1.	Không đội mũ bảo hiểm					
23.1.2.	Đội mũ bảo hiểm không đảm bảo chất lượng theo quy chuẩn					
23.1.3.	Đội mũ bảo hiểm nhưng không cài quai đúng quy định					
23.2.	Về đảm bảo tốc độ tối đa cho phép					
23.2.1.	Lái xe quá tốc độ tối đa cho phép khi đi trong khu vực đông dân cư					
23.2.2.	Lái xe quá tốc độ tối đa cho phép khi đi ngoài khu vực đông dân cư					
23.3.	Về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh					
23.3.1.	Sử dụng điện thoại di động trong khi lái xe					
23.3.2.	Sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe nhạc) trong khi lái xe					
23.4.	Về chấp hành tín hiệu đèn giao thông					
23.4.1.	Tăng tốc vượt đèn vàng					
23.4.2.	Vượt đèn đỏ					
23.5.	Khi chuyển hướng xe					
23.5.1	Không có tín hiệu báo trước hướng rẽ					
23.5.2	Không giảm tốc độ					
23.5.3	Chuyển hướng đột ngột, không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					
23.5.4	Không đảm bảo an toàn và gây trở ngại cho người, phương tiện khác					
23.5.5	Quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường					

Câu 24: Anh (Chị) vui lòng cho biết thêm một số thông tin sau đây:

24.1. Anh (Chị) biết lái xe mô tô được bao lâu rồi ?

- (1) Dưới 12 tháng (2) Trên 12 tháng

24.2. Anh (Chị) đã có Giấy phép lái xe mô tô (hạng A1) chưa?

- (1) Đã có (2) Chưa có

24.3. Mũ bảo hiểm Anh (Chị) đang sử dụng có tem dán với chữ gì?

TT	Hành vi	Bị phạt	
		Chưa	Rồi
1.	Không đội mũ bảo hiểm		
2.	Đội mũ bảo hiểm nhưng không cài quai		
3.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 5 km/h đến dưới 10 km/h		
4.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 10 km/h đến 20 km/h		
5.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép trên 20 km/h		
6.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi đang lái xe		
7.	Vượt đèn đỏ		
8.	Chuyển hướng không nhường đường theo quy định		
9.	Chuyển hướng không giảm tốc độ hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ		

24.11. Khi lái xe máy, Anh (Chị) đã từng bị tai nạn (hoặc chứng kiến người khác bị tai nạn) trong khi thực hiện những hành vi sau đây chưa? (Chúng tôi xin lỗi vì đã làm phiền Anh (Chị) khi trả lời câu hỏi này).

TT	Hành vi	Bị tai nạn	
		Chưa	Rồi
1.	Không đội mũ bảo hiểm		
2.	Đội mũ bảo hiểm nhưng không cài quai		
3.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 5 km/h đến dưới 10 km/h		
4.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 10 km/h đến 20 km/h		
5.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép trên 20 km/h		
6.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi đang lái xe		
7.	Vượt đèn đỏ		
8.	Chuyển hướng không nhường đường theo quy định		

9.	Chuyển hướng không giảm tốc độ hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ		
----	--	--	--

Anh (Chị) vui lòng cho biết thêm một số thông tin cá nhân:

- Giới tính: (1) Nam (2) Nữ
- Tuổi: (1) 18-24 (2) 25-30
- Học vấn:
 - (1) Dưới THPT (3) ĐH, CĐ
 - (2) THPT (4) Sau ĐH
- Nơi sinh sống: (1) Nội thành (2) Ngoại thành
- Việc làm: Có Chưa có
- Địa điểm làm việc: (1) Nội thành (2) Ngoại thành
- Cơ quan thuộc: (1) Chính quyền (2) Đảng, đoàn thể
 (3) Giáo dục, y tế (4) Khác

Xin chân thành cảm ơn sự giúp đỡ của Anh (Chị)!

PHỤ LỤC 2

TRẮC NGHIỆM TÌM KIẾM CẢM GIÁC

Trước khi thực hiện bài trắc nghiệm, Anh (Chị) vui lòng đọc kỹ hướng dẫn sau đây:

Mỗi câu (item) dưới đây có 2 sự lựa chọn là A và B. Vui lòng khoanh tròn vào lựa chọn có mô tả phù hợp với sở thích của Anh (Chị) hoặc cách Anh (Chị) cảm nhận.

Trong một số trường hợp, Anh (Chị) có thể tìm thấy trong câu (item) nào đó mà cả hai lựa chọn đều mô tả phù hợp sở thích hoặc cảm nhận của Anh (Chị), thì vui lòng chọn một mô tả phù hợp hơn với sở thích hoặc cảm nhận của Anh (Chị).

Trong một số trường hợp, Anh (Chị) có thể tìm thấy trong câu (item) nào có một trong hai lựa chọn mà Anh (Chị) không thích. Trong những trường hợp này Anh (Chị) đánh dấu vào sự lựa chọn mà Anh (Chị) không thích nhất. Hãy cố gắng trả lời từng câu.

Điều quan trọng là Anh (Chị) trả lời tất cả các câu (item) chỉ với một sự lựa chọn, A hoặc B. Chúng tôi chỉ quan tâm sở thích hay cảm giác của Anh (Chị), không phải theo cách mà những người khác cảm nhận về những điều đó hoặc điều đó được cảm nhận như thế nào. Không có câu trả lời đúng hay sai như trong các loại bài kiểm tra. Hãy thẳng thắn và đưa ra đánh giá trung thực của bản thân Anh (Chị).

1.	A. Tôi thích những bữa liên hoan náo nhiệt, thoải mái, không bị ai ngăn cấm
	B. Tôi thích những bữa liên hoan yên tĩnh với cuộc trò chuyện thú vị
2.	A. Có những bộ phim mà tôi thích xem tới hai hoặc thậm chí là ba lần
	B. Tôi không thích xem lại một bộ phim lần thứ hai
3.	A. Tôi thường ước có thể trở thành một nhà leo núi
	B. Tôi không thể hiểu được tại sao người ta lại mạo hiểm đi leo núi
4.	A. Tôi không ưa tất cả các loại mùi của cơ thể

	B. Tôi thích một số mùi có tính tự nhiên của cơ thể
5.	A. Tôi không thích khi thường xuyên phải nhìn thấy một người nào đó
	B. Tôi thích sự thân thuộc, thoải mái của đám bạn thân hàng ngày
6.	A. Tôi thích tự khám phá một thành phố xa lạ hoặc mọi thứ ở một khu phố nào đó, thậm chí có thể bị lạc
	B. Tôi muốn có người hướng dẫn khi ở nơi mà tôi không rõ lắm
7.	A. Tôi không thích người mà làm hoặc nói những điều gây sốc hoặc làm người khác khó chịu
	B. Khi Anh (Chị) có thể đoán trước hầu hết mọi việc mà người nào đó sẽ nói và làm, Anh (Chị) thấy người đó thật nhàm chán
8.	A. Tôi thường không thích xem một bộ phim hoặc vở kịch mà tôi có thể đoán trước những gì sẽ xảy ra
	B. Tôi không quan tâm tới việc xem một bộ phim hoặc vở kịch mà tôi có thể đoán trước những gì sẽ xảy ra
9.	A. Tôi đã thử hoặc tôi muốn thử hút cần sa
	B. Tôi sẽ không bao giờ hút cần sa
10.	A. Tôi không muốn thử bất cứ chất ma túy nào mà gây kích thích lạ và nguy hiểm cho bản thân
	B. Tôi muốn thử một vài chất ma túy mới gây ảo giác
11.	A. Một người nhạy cảm thường tránh những hành động gây nguy hiểm
	B. Thỉnh thoảng tôi thích làm những điều có chút đáng sợ
12.	A. Tôi không thích những người không bị ngăn cấm và tự do về tình dục
	B. Tôi thích chung sống với người có quan điểm thoáng về tình dục
13.	A. Tôi nhận thấy rằng các chất kích thích làm cho tôi khó chịu
	B. Tôi thường thích những cảm giác mạnh (uống rượu hoặc hút cần sa)

14.	A. Tôi muốn thử những đồ ăn mà trước đó tôi chưa bao giờ nếm
	B. Tôi hay gọi các món ăn mà tôi quen thuộc, để tránh thất vọng và không hài lòng
15.	A. Tôi thích xem phim do ai đó tự làm (về cuộc sống của họ hoặc gia đình họ) hoặc thích đi du lịch một cách chớp nhoáng, kín đáo
	B. Tôi chán xem phim do ai đó tự làm hoặc đi du lịch một cách chớp nhoáng, kín đáo
16.	A. Tôi muốn thử chơi môn thể thao trượt nước (người chơi đứng trên 2 tấm ván, canô cao tốc sẽ kéo người chơi đi với tốc độ cao)
	B. Tôi không muốn thử chơi môn trượt nước
17.	A. Tôi muốn thử chơi lướt sóng
	B. Tôi không muốn thử chơi lướt sóng
18.	A. Tôi muốn tham gia chuyến đi không có kế hoạch trước hoặc chuyến đi không có lịch trình hoặc thời gian biểu
	B. Khi tôi đi du lịch, tôi muốn lập kế hoạch và thời gian biểu cẩn thận
19.	A. Tôi thích những người bạn có đầu óc thực tế
	B. Tôi thích kết bạn với những người khác thường như nghệ sĩ hoặc những “kẻ nổi loạn”
20.	A. Tôi không thích học để trở thành phi công
	B. Tôi thích học để trở thành phi công
21.	A. Tôi muốn bơi trên mặt nước hơn là lặn dưới nước
	B. Tôi thích lặn dưới biển
22.	A. Tôi muốn gặp gỡ một số người (nam hoặc nữ) là người đồng tính
	B. Tôi tránh xa bất cứ người nào (nam hoặc nữ) mà tôi nghi ngờ là người đồng tính
23.	A. Tôi muốn thử nhảy dù
	B. Tôi sẽ không bao giờ muốn thử nhảy ra khỏi máy bay kể cả có hoặc không có dù

24.	A. Tôi thích những người bạn thú vị không thể đoán trước
	B. Tôi thích những người bạn đáng tin cậy và có thể đoán trước
25.	A. Tôi không quan tâm đến những trải nghiệm chỉ vì ý thích của bản thân (chứ không phải do phải làm hoặc cần làm vậy)
	B. Tôi muốn có những trải nghiệm và cảm giác mới, thú vị ngay cả khi nó có một chút đáng sợ, độc đáo hoặc bất hợp pháp
26.	A. Bản chất của bức tranh đẹp nằm ở sự rõ ràng của nó, đối xứng về hình thức và sự hài hòa về màu sắc
	B. Tôi thường tìm thấy vẻ đẹp trong những màu sắc “không hài hòa” với nhau và hình thức bất quy tắc của những bức tranh hiện đại
27.	A. Tôi thích dành thời gian trong môi trường quen thuộc ở nhà mình
	B. Tôi thấy rất bồn chồn nếu phải loanh quanh ở nhà dù chỉ trong thời gian ngắn
28.	A. Tôi thích lao xuống nước từ trên một boong tàu thật cao
	B. Tôi không thích cảm giác đứng trên boong tàu cao (hoặc tôi không bao giờ muốn tới gần nó)
29.	A. Tôi không thích hẹn hò với ai chỉ vì họ có hình thể thú vị
	B. Tôi thích hẹn hò với những người khác giới mà tôi có thể chia sẻ
30.	A. Uống rượu nhiều thường làm hỏng bữa tiệc vui, bởi vài người sẽ trở nên lớn tiếng và ồn ã
	B. Không uống rượu là điều quan trọng để có bữa tiệc vui
31.	A. Lỗi tệ nhất là trở nên thô lỗ với mọi người
	B. Lỗi tệ nhất là trở thành sự nhầm chán trước mọi người
32.	A. Mọi người cần phải có kinh nghiệm tình dục đáng kể trước khi kết hôn
	B. Sẽ tốt hơn nếu hai người bắt đầu trải nghiệm tình dục với nhau sau khi đã kết hôn
33.	A. Dù có tiền tôi cũng sẽ không kết giao với giới thượng lưu -những người giàu có thích bay khắp thế giới

	B. Tôi có thể tưởng tượng ra những thú vui mà tôi có được khi bay khắp thế giới với giới thượng lưu
34.	A. Tôi thích những người sắc sảo và dí dỏm cho dù đôi khi họ có xúc phạm người khác
	B. Tôi không thích những người mà niềm vui của họ làm tổn thương cảm xúc của người khác
35.	A. Tôi không thích có quá nhiều cảnh sex trong phim
	B. Tôi thích xem nhiều cảnh sex trong phim
36.	A. Tôi cảm thấy tốt nhất sau khi uống một cốc rượu/bia
	B. Tôi thấy có điều gì đó không ổn khi ai đó cần có rượu mới cảm thấy khá hơn
37.	A. Mọi người nên ăn mặc theo một, thanh nhã và phong cách
	B. Mọi người nên ăn mặc theo cách của mình cho dù đôi khi điều đó là lạ thường
38.	A. Đi ra xa trên những chiếc thuyền nhỏ là liều lĩnh
	B. Tôi thích đi xa trên chiếc thuyền tuy nhỏ nhưng có thể chịu được sóng gió
39.	A. Tôi không thể chịu được khi gần những người chán ngắt và tối dạ
	B. Tôi tìm thấy điều gì đó thú vị với hầu hết mọi người mà tôi nói chuyện
40.	A. Trượt tuyết xuống một dốc núi cao là rất nguy hiểm
	B. Thật tuyệt vời nếu được trượt tuyết rất nhanh trên một dốc núi cao

ĐIỂM SỐ

Thêm 1 điểm với mỗi hành vi tìm kiếm cảm giác cao. Điểm của bạn càng cao (tối đa 40 điểm), bạn càng là người thích tìm kiếm những cảm giác mạnh và mới lạ.

Item	Phản ứng cho thấy hành vi tìm kiếm cảm giác cao	Thêm 1 điểm nếu câu trả lời của bạn là hành vi tìm kiếm cảm giác cao (cột bên trái)
1	A	
2	B	
3	A	
4	B	
5	A	
6	A	
7	B	
8	A	
9	A	
10	B	
11	B	
12	B	
13	B	
14	A	
15	B	
16	A	
17	A	
18	A	
19	B	
20	B	
21	B	
22	A	
23	A	

24	A	
25	B	
26	B	
27	B	
28	A	
29	A	
30	B	
31	B	
32	A	
33	B	
34	A	
35	B	
36	A	
37	B	
38	B	
39	A	
40	B	
TOTAL		

PHỤ LỤC 3
MỘT SỐ BẢNG SỐ LIỆU CHI TIẾT

Bảng 1. Nhận thức của thanh niên về sự cần thiết phải chấp hành các quy định của luật giao thông đường bộ

TT	Nội dung	Mức độ (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không cần thiết	Ít cần thiết	Nửa cần thiết, nửa không	Cần thiết	Rất cần thiết		
1.	Để đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản cho người tham gia giao thông	0,0	0,0	5,2	24,5	70,3	4,65	0,58
2.	Để đảm bảo giao thông thông suốt, trật tự, hiệu quả	0,0	0,0	9,8	21,4	68,8	4,60	0,66
3.	Để giảm thiểu thiệt hại về kinh tế - xã hội cho đất nước	0,0	0,9	13,8	53,9	31,4	4,16	0,68
4.	Để xây dựng văn hóa giao thông	0,0	2,4	26,9	43,4	27,3	3,96	0,80
5.	Để thực hiện nghĩa vụ, trách nhiệm của công dân với nhà nước và xã hội	0,0	2,2	28,8	39,7	29,3	3,96	0,82
6.	Lý do khác	0,7	10,5	45,4	34,7	8,7	3,40	0,82
	Chung						4,12	0,45

Ghi chú về mức độ:

(1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;

(2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;

(3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;

(4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;

(5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 2. Nhận thức của thanh niên về một số quy định của luật giao thông đường bộ

TT	Một số quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy tham gia giao thông	Mức độ nhận thức (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không rõ	Rõ 1 phần nhỏ	Rõ 1 nửa	Rõ 1 phần lớn	Rõ		
1.	Đội mũ bảo hiểm	0,0	1,9	18,9	49,5	29,7	4,07	0,45
1.1.	Đội mũ bảo hiểm là bắt buộc đối với người ngồi trên xe máy	0,0	0,0	0,7	22,7	76,6	4,76	0,44
1.2.	Mũ bảo hiểm phải đảm bảo quy chuẩn theo quy định kỹ thuật của cơ quan có thẩm quyền	0,0	2,4	36,2	53,5	7,9	3,67	0,65
1.3.	Đội mũ bảo hiểm phải đúng quy cách theo hướng dẫn bằng văn bản của cơ quan có thẩm quyền	0,0	3,3	19,7	72,3	4,8	3,79	0,58
2.	Quy định về tốc độ	0,0	28,7	31,7	30,3	9,3	3,20	0,53
2.1.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô trong khu vực đông dân cư là 40 km/h	0,0	3,9	24,7	50,0	21,4	3,89	0,78
2.2.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô ngoài khu vực đông dân cư là 60 km/h	0,0	1,5	26,9	55,9	15,7	3,86	0,68
2.3.	Người lái xe máy phải điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông	0,0	53,5	33,6	12,9	0,0	2,59	0,71
2.4.	Người lái xe máy phải giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định	0,0	55,9	41,7	2,4	0,0	2,47	0,55
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh	0,0	41,8	44,2	14,0	0,0	2,72	0,47
3.1.	Người đang lái xe máy không được sử dụng điện thoại di động (gọi điện, nghe điện, nhắn tin, đọc tin nhắn)	0,0	17,2	57,4	25,3	0,0	3,08	0,65

3.2.	Người đang lái xe máy không được sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe,...), trừ thiết bị trợ thính	0,0	66,4	31,0	2,6	0,0	2,36	0,53
4.	Chấp hành tín hiệu đèn giao thông	0,0	2,4	22,6	34,4	40,6	4,13	0,35
4.1.	Tín hiệu đèn xanh: được đi	0,0	0,0	0,0	19,2	80,8	4,81	0,39
4.2.	Tín hiệu đèn vàng: phải dừng lại trước vạch dừng, trừ khi đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp	0,0	9,8	46,5	43,7	0,0	3,34	0,65
4.3.	Tín hiệu đèn vàng nhấp nháy: được đi nhưng phải giảm tốc độ, chú ý quan sát và nhường đường theo quy định	0,0	0,0	43,9	56,1	0,0	3,56	0,50
4.4.	Tín hiệu đèn đỏ: cấm đi	0,0	0,0	0,0	18,3	81,7	4,82	0,39
5.	Chuyển hướng xe	0,0	13,2	51,2	20,6	15,0	3,37	0,34
5.1.	Khi chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ	0,0	0,0	6,3	18,6	75,1	4,69	0,59
5.2.	Khi chuyển hướng xe phải giảm tốc độ	0,0	1,5	85,4	13,1	0,0	3,12	0,37
5.3.	Khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định	0,0	1,5	67,5	31,0	0,0	3,29	0,49
5.4.	Chuyển hướng xe phải đảm bảo an toàn và không gây trở ngại	0,0	0,0	59,6	40,4	0,0	3,40	0,49
5.5.	Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường	0,0	63,1	36,9	0,0	0,0	2,37	0,48
	Chung						3,55	0,29

Ghi chú về mức độ:

- (1) *Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;*
- (2) *Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;*
- (3) *Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;*
- (4) *Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;*
- (5) *Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.*

Bảng 3. Nhận thức của thanh niên về tình huống giao thông

TT	Các thành tố của tình huống giao thông	Mức độ nhận thức (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không rõ	Rõ 1 phần nhỏ	Rõ 1 nửa	Rõ 1 phần lớn	Rõ		
1.	Hệ thống báo hiệu đường bộ	0,0	7,4	22,5	45,4	24,7	3,87	0,87
2.	Phương tiện và trạng thái vận động của phương tiện bản thân đang điều khiển	0,0	0,0	1,3	24,0	74,7	4,73	0,47
3.	Trạng thái vận động của phương tiện, người tham gia giao thông khác xung quanh	0,0	9,6	18,4	43,2	28,8	3,91	0,92
4.	Trạng thái vận động của dòng giao thông (thông thoáng, ùn tắc,..)	0,0	0,0	3,3	23,8	72,9	4,70	0,53
5.	Sự kiểm soát giao thông (cảnh sát giao thông, ...)	0,0	0,0	2,6	31,2	66,2	4,64	0,53
6.	Điều kiện đường sá	0,0	0,0	2,2	24,4	73,4	4,71	0,50
7.	Điều kiện khác (không gian, thời gian, thời tiết)	0,0	0,0	2,2	19,6	78,2	4,76	0,48
8.	Ý nghĩa của các đối tượng trên trong mối tương quan giữa chúng	0,0	12,7	55,5	31,9	0,0	3,19	0,64
9.	Dự liệu được trạng thái tiếp theo của các phương tiện và dòng giao thông	0,0	14,4	57,6	27,0	0,0	3,14	0,64
	Chung						4,18	0,39

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 4. Nhận thức của thanh niên về hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

TT	Những hậu quả của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Mức độ nhận thức (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không rõ	Rõ 1 phần nhỏ	Rõ 1 nửa	Rõ 1 phần lớn	Rõ		
1.	Bị xử phạt hành chính	0,0	2,0	7,4	12,9	77,7	4,66	0,70
2.	Bị xử lý hình sự	4,4	35,6	50,2	9,8	0,0	2,66	0,72
3.	Bị tạm giữ phương tiện	0,0	0,7	13,5	65,5	20,3	4,05	0,60
4.	Bị tước giấy phép lái xe	0,0	0,0	16,1	59,2	24,7	4,09	0,63
5.	Gây thương vong cho bản thân	0,0	1,5	10,7	10,7	77,1	4,63	0,73
6.	Hư hỏng phương tiện	0,0	0,4	16,6	62,2	20,8	4,03	0,63
7.	Bị kỷ luật; trách mắng	0,0	0,4	15,5	65,5	18,6	4,02	0,60
8.	Gây hậu quả về kinh tế cho gia đình và xã hội	0,0	0,0	18,4	65,7	15,9	3,98	0,59
9.	Gây thương vong cho người khác	0,9	4,1	6,8	18,3	69,9	4,52	0,86
10.	Bị người khác và xã hội coi thường, làm mất hình ảnh tích cực của bản thân	0,0	3,3	12,5	62,6	21,6	4,03	0,69
11.	Ảnh hưởng xấu đến việc xây dựng văn hóa giao thông	0,0	5,5	22,9	51,3	20,3	3,86	0,80
12.	Hậu quả khác	5,0	39,3	44,1	11,6	0,0	2,62	0,75
	Chung						3,93	0,44

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 5. Nhận thức của thanh niên về khả năng xảy ra tai nạn khi thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

TT	Khả năng xảy ra tai nạn khi thực hiện những hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người lái xe máy	Mức độ nhận thức (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chắc chắn không xảy ra tai nạn	Ít có khả năng xảy ra tai nạn	Có thể xảy ra tai nạn, có thể không	Gần như chắc chắn xảy ra tai nạn	Chắc chắn xảy ra tai nạn		
1.	Không đội mũ bảo hiểm theo quy định	0,4	7,6	58,1	29,6	4,3	3,30	0,65
1.1.	Không đội mũ bảo hiểm	0,0	7,4	59,6	29,9	3,1	3,29	0,64
1.2.	Đội mũ bảo hiểm kém chất lượng	0,0	9,2	60,0	28,2	2,6	3,24	0,65
1.3.	Đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy định	0,0	6,6	56,3	30,6	6,6	3,37	0,71
2.	Điều khiển xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép	0,0	0,5	15,0	58,2	26,3	4,10	0,53
2.1.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 5 km/h đến dưới 10 km/h	0,0	0,4	13,1	57,0	29,5	4,16	0,65
2.2.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 10 km/h đến 20 km/h	0,0	0,2	14,0	63,3	22,5	4,08	0,61
2.3.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép trên 20 km/h	0,0	0,9	18,8	60,0	20,3	4,00	0,65
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe	30,0	8,8	27,4	24,6	9,2	2,74	0,44
3.1.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để gọi điện, nghe điện	0,7	13,5	65,5	20,3	0,0	3,05	0,60
3.2.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để nhắn tin, đọc tin nhắn	0,0	0,9	18,8	56,1	24,2	4,04	0,68
3.3.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...	88,4	11,6	0,0	0,0	0,0	1,12	0,32
4.	Không chấp hành tín hiệu đèn giao thông	0,0	0,0	42,4	30,9	26,8	3,84	0,38
4.1.	Tăng tốc vượt qua đèn vàng	0,0	0,0	84,7	13,3	2,0	3,17	0,43
4.2.	Vượt đèn đỏ	0,0	0,0	0,0	48,5	51,5	4,52	0,50
5.	Chuyển hướng xe không đúng quy định	0,0	0,5	34,4	40,1	25,0	3,90	0,39

5.1.	Chuyển hướng xe đột ngột hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ	0,0	0,0	0,0	49,1	50,9	4,51	0,50
5.2.	Chuyển hướng xe không giảm tốc độ	0,0	0,9	18,8	57,6	22,7	4,02	0,67
5.3.	Chuyển hướng xe không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định	0,0	0,7	84,3	13,5	1,5	3,16	0,42
	Chung						3,56	0,33

Ghi chú về mức độ:

(1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;

(2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;

(3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;

(4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;

(5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 6. Nhận thức của thanh niên về khả năng bị phát hiện bởi cơ quan chức năng khi vi phạm luật giao thông đường bộ

TT	Hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Khả năng bị phát hiện (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chắc chắn không bị phát hiện	Ít khi bị phát hiện	Có thể bị phát hiện, có thể không	Gần như chắc chắn bị phát hiện	Chắc chắn bị phát hiện		
1.	Không đội mũ bảo hiểm theo quy định	0,0	0,5	30,8	37,1	31,6	4,00	0,44
1.1.	Không đội mũ bảo hiểm	0,0	0,0	0,0	46,3	53,7	4,54	0,50
1.2.	Đội mũ bảo hiểm kém chất lượng	0,0	0,7	75,5	16,4	7,4	3,31	0,61
1.3.	Đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy định	0,0	0,9	16,8	48,7	33,6	4,15	0,72
2.	Điều khiển xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép	0,0	2,2	80,3	14,4	3,1	3,18	0,51
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe	43,8	51,0	4,8	0,4	0,0	1,62	0,30
3.1.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động	0,0	89,7	9,6	0,7	0,0	2,11	0,33
3.2.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...	87,6	12,4	0,0	0,0	0,0	1,12	0,33
4.	Không chấp hành tín hiệu đèn giao thông	0,0	0,9	16,6	49,8	32,8	4,14	0,71
5.	Chuyển hướng xe không đúng quy định	11,8	32,1	29,1	15,6	11,4	2,83	0,70
5.1.	Chuyển hướng xe không có tín hiệu báo hướng rẽ	0,0	0,9	17,9	46,9	34,3	4,15	0,73
5.2.	Chuyển hướng xe không giảm tốc độ	17,7	48,3	34,1	0,0	0,0	2,16	0,70
5.3.	Chuyển hướng xe đột ngột không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định	17,7	47,2	35,2	0,0	0,0	2,17	0,71
	Chung						3,10	0,43

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 7. Nhận thức của thanh niên về khả năng bị dừng xe và xử lý bởi cơ quan chức năng khi vi phạm luật giao thông đường bộ

TT	Hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Khả năng bị dừng xe và xử lý (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chắc chắn không bị dừng xe và xử lý	Ít khi bị dừng xe và xử lý	Có thể bị dừng xe và xử lý, có thể không	Gần như chắc chắn bị dừng xe và xử lý	Chắc chắn bị dừng xe và xử lý		
1.	Không đội mũ bảo hiểm theo quy định	0,0	0,6	31,4	38,7	29,3	3,97	0,44
1.1.	Không đội mũ bảo hiểm	0,0	0,0	1,1	48,0	50,9	4,50	0,52
1.2.	Đội mũ bảo hiểm kém chất lượng	0,0	0,7	75,5	16,8	7,0	3,30	0,60
1.3.	Đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy định	0,0	0,9	17,7	51,3	30,1	4,11	0,71
2.	Điều khiển xe chạy quá tốc độ tối đa cho phép	0,0	0,9	17,7	50,2	31,2	4,12	0,72
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe	42,0	51,8	5,6	0,6	0,0	1,65	0,34
3.1.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động	0,4	87,3	11,1	1,1	0,0	2,13	0,38
3.2.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...	83,6	16,2	0,2	0,0	0,0	1,17	0,38
4.	Không chấp hành tín hiệu đèn giao thông	0,0	0,9	16,8	45,9	36,5	4,18	0,73
5.	Chuyển hướng xe không đúng quy định	0,0	54,1	10,0	18,0	17,9	3,00	0,40
5.1.	Chuyển hướng xe không có tín hiệu báo hướng rẽ	0,0	0,0	0,0	46,3	53,7	4,54	0,50
5.2.	Chuyển hướng xe không giảm tốc độ	0,0	81,7	14,0	4,4	0,0	2,23	0,51
5.3.	Chuyển hướng xe đột ngột không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định	0,0	80,8	15,9	3,3	0,0	2,22	0,49
	Chung						3,25	0,37

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 8. Nguồn hiểu biết về quy định của luật và an toàn giao thông đường bộ của thanh niên

TT	Nguồn thông tin	Mức độ tiếp nhận (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn	Thứ bậc
		Không nhận được gì	Ít	Không ít, không nhiều	Nhiều	Rất nhiều			
1.	Báo điện tử	0,0	0,0	1,7	18,8	79,5	4,78	0,46	1
2.	Đài truyền hình	0,0	1,8	11,1	70,1	17,0	4,02	0,59	2
3.	Qua quan sát hành vi tham gia giao thông của người khác	1,7	0,0	9,4	76,0	12,9	3,98	0,62	3
4.	Lớp bồi dưỡng của đơn vị tổ chức thi sát hạch lấy giấy phép lái xe	22,5	17,9	0,0	43,9	15,7	3,12	1,46	4
5.	Pa-nô, áp phích nơi công cộng	0,0	5,0	83,0	8,1	3,9	3,11	0,53	5
6.	Tham gia các hoạt động xã hội, tình nguyện giữ gìn trật tự an toàn giao thông	5,2	40,4	14,2	20,5	19,7	3,09	1,27	6
7.	Tuyên truyền, nhắc nhở, xử lý của cảnh sát giao thông	0,0	9,4	76,6	14,0	0,0	3,05	0,48	7
8.	Người thân trong gia đình	3,1	6,8	79,6	10,5	0,0	2,98	0,54	8
9.	Hoạt động tuyên truyền, giáo dục của nhà trường, cơ quan, địa phương	1,3	35,2	56,8	6,7	0,0	2,69	0,61	9
10.	Hệ thống loa truyền thanh trên địa bàn dân cư nơi sinh sống	9,0	29,6	53,3	8,1	0,0	2,60	0,76	10
11.	Bạn bè	5,9	64,0	12,0	18,1	0,0	2,42	0,85	11
12.	Báo giấy	46,3	13,3	16,4	19,9	4,1	2,22	1,32	12
13.	Hệ thống loa truyền thanh công cộng của Công an Thành phố Hà Nội lắp đặt trên các tuyến đường	45,2	10,0	35,4	5,7	3,7	2,13	1,16	13
14.	Đài phát thanh	9,2	77,4	9,0	4,4	0,0	2,09	0,59	14
15.	Mạng xã hội	14,2	71,0	9,6	5,2	0,0	2,06	0,67	15

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 9. Mức độ đồng tình của thanh niên đối với quy định đội mũ bảo hiểm

T T	Quy định đội mũ bảo hiểm	Mức độ đồng tình (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không đồng tình	Đồng tình 1 phần nhỏ	Đồng tình 1 nửa	Đồng tình 1 phần lớn	Đồng tình		
1.	Đội mũ bảo hiểm là bắt buộc	0,0	1,5	81,4	17,1	0,0	3,16	0,40
2.	Mũ bảo hiểm phải đảm bảo quy chuẩn chất lượng	0,0	1,5	79,3	19,2	0,0	3,18	0,42
3.	Đội mũ bảo hiểm phải cài quai đúng quy cách	0,0	1,5	76,4	22,1	0,0	3,21	0,44
	Chung						3,18	0,40

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 10. Mức độ sẵn sàng chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm của thanh niên khi lái xe máy

TT	Quy định đội mũ bảo hiểm	Mức độ sẵn sàng thực hiện (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không sẵn sàng	Sẵn sàng 1 phần nhỏ	Nửa sẵn sàng, nửa không	Sẵn sàng 1 phần lớn	Sẵn sàng		
1.	Đội mũ bảo hiểm là bắt buộc	0,0	9,4	53,7	31,0	5,9	3,33	0,73
2.	Mũ bảo hiểm phải đảm bảo quy chuẩn chất lượng	0,0	12,4	54,4	27,5	5,7	3,26	0,75
3.	Đội mũ bảo hiểm phải cài quai đúng quy cách	0,0	10,9	54,6	27,7	6,8	3,30	0,76
	Chung						3,30	0,70

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 11. Mức độ đồng tình của thanh niên đối với quy định về tốc độ

TT	Quy định về tốc độ	Mức độ đồng tình (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không đồng tình	Đồng tình 1 phần nhỏ	Đồng tình 1 nửa	Đồng tình 1 phần lớn	Đồng tình		
1.	Trong khu vực đông dân cư	0,0	2,6	78,4	14,4	4,6	3,21	0,56
2.	Ngoài khu vực đông dân cư	0,0	3,1	77,3	14,6	5,0	3,22	0,58
3.	Theo điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết	0,0	2,6	72,1	17,0	8,3	3,31	0,66
4.	Trong một số trường hợp theo quy định	0,0	1,3	78,6	11,6	8,5	3,27	0,63
	Chung						3,25	0,49

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 12. Mức độ sẵn sàng chấp hành quy định về tốc độ tối đa của thanh niên khi lái xe máy

TT	Quy định về tốc độ tối đa đối với xe máy	Mức độ sẵn sàng chấp hành (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không sẵn sàng	Sẵn sàng 1 phần nhỏ	Nửa sẵn sàng, nửa không	Sẵn sàng 1 phần lớn	Sẵn sàng		
1.	Trong khu vực đông dân cư	0,0	6,1	27,7	43,2	22,9	3,83	0,85
2.	Ngoài khu vực đông dân cư	0,0	10,9	37,3	39,7	12,0	3,53	0,84
	Chung						3,68	0,78

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 13. Mức độ đồng tình của thanh niên đối với quy định cấm sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) khi lái xe máy

TT	Quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) khi lái xe máy	Mức độ đồng tình (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không đồng tình	Đồng tình 1 phần nhỏ	Đồng tình 1 nửa	Đồng tình 1 phần lớn	Đồng tình		
1.	Cấm sử dụng điện thoại di động	0,0	70,3	23,1	5,7	0,9	2,37	0,63
2.	Cấm sử dụng thiết bị âm thanh, trừ thiết bị trợ thính	72,9	27,1	0,0	0,0	0,0	1,27	0,45
	Chung						1,82	0,46

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 14. Mức độ sẵn sàng chấp hành quy định cấm sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) khi lái xe máy của thanh niên

TT	Quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) khi lái xe máy	Mức độ sẵn sàng chấp hành (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không sẵn sàng	Sẵn sàng 1 phần nhỏ	Nửa sẵn sàng, nửa không	Sẵn sàng 1 phần lớn	Sẵn sàng		
1.	Cấm sử dụng điện thoại di động	23,4	50,7	26,0	0,0	0,0	2,03	0,70
2.	Cấm sử dụng thiết bị âm thanh, trừ thiết bị trợ thính	48,3	39,7	12,0	0,0	0,0	1,64	0,69
	Chung						1,83	0,62

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 15. Mức độ đồng tình của thanh niên đối với quy định về việc chấp hành tín hiệu đèn giao thông

TT	Quy định về chấp hành tín hiệu đèn giao thông	Mức độ đồng tình (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không đồng tình	Đồng tình 1 phần nhỏ	Đồng tình 1 nửa	Đồng tình 1 phần lớn	Đồng tình		
1.	Tín hiệu đèn vàng: phải dừng lại trước vạch dừng, trừ khi đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp	0,0	17,3	52,2	26,8	3,7	3,17	0,75
2.	Tín hiệu đèn vàng nhấp nháy: được đi nhưng phải giảm tốc độ, chú ý quan sát và nhường đường theo quy định	0,0	14,6	48,5	33,6	3,3	3,26	0,74
3.	Tín hiệu đèn đỏ: cấm đi	0,0	8,7	65,1	16,2	10,0	3,28	0,76
	Chung						3,23	0,64

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 16. Mức độ sẵn sàng chấp hành quy định về việc chấp hành tín hiệu đèn giao thông của thanh niên

TT	Quy định về chấp hành tín hiệu đèn giao thông	Mức độ sẵn sàng chấp hành (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không sẵn sàng	Sẵn sàng 1 phần nhỏ	Nửa sẵn sàng, nửa không	Sẵn sàng 1 phần lớn	Sẵn sàng		
1.	Tín hiệu đèn vàng: phải dừng lại trước vạch dừng, trừ khi đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp	0,0	16,4	48,3	28,2	7,2	3,26	0,82
2.	Tín hiệu đèn vàng nhấp nháy: được đi nhưng phải giảm tốc độ, chú ý quan sát và nhường đường theo quy định	0,0	13,8	41,9	36,7	7,6	3,38	0,82
3.	Tín hiệu đèn đỏ: cấm đi	0,0	14,2	50,9	21,6	13,3	3,34	0,88
	Chung						3,33	0,76

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;*
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;*
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;*
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;*
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.*

Bảng 17. Mức độ đồng tình của thanh niên đối với quy định về việc chuyển hướng xe

TT	Quy định về việc chuyển hướng xe	Mức độ đồng tình (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không đồng tình	Đồng tình 1 phần nhỏ	Đồng tình 1 nửa	Đồng tình 1 phần lớn	Đồng tình		
1.	Khi chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ	0,0	0,4	15,5	53,3	30,8	4,14	0,68
2.	Khi chuyển hướng xe phải giảm tốc độ	0,0	0,4	17,3	52,6	29,7	4,12	0,69
3.	Khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định	0,0	0,0	81,5	12,2	6,3	3,25	0,56
4.	Chuyển hướng xe phải đảm bảo an toàn và không gây trở ngại	0,0	0,7	81,7	12,2	5,4	3,22	0,55
5.	Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường	0,0	2,6	75,6	13,1	8,7	3,28	0,66
	Chung						3,61	0,54

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 18. Mức độ sẵn sàng chấp hành quy định về việc chuyển hướng xe của thanh niên

TT	Quy định về việc chuyển hướng xe	Mức độ sẵn sàng chấp hành (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không sẵn sàng	Sẵn sàng 1 phần nhỏ	Nửa sẵn sàng, nửa không	Sẵn sàng 1 phần lớn	Sẵn sàng		
1.	Khi chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ	0,0	0,4	19,0	47,8	32,8	4,13	0,72
2.	Khi chuyển hướng xe phải giảm tốc độ	0,0	0,4	20,7	46,5	32,3	4,11	0,73
3.	Khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định	1,3	0,9	79,0	10,5	8,3	3,24	0,67
4.	Chuyển hướng xe phải đảm bảo an toàn và không gây trở ngại	1,3	0,7	80,1	10,7	7,2	3,22	0,64
5.	Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường	1,3	2,6	75,3	10,0	10,7	3,26	0,74
	Chung						3,59	0,57

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 19. Thái độ của thanh niên đối với việc cập nhật quy định mới và thông tin an toàn giao thông đường bộ

TT	Biểu hiện thái độ của thanh niên đối với việc cập nhật quy định mới và thông tin an toàn giao thông đường bộ	Mức độ đồng ý (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không đồng ý	Đồng ý 1 phần nhỏ	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý		
1.	Tôi luôn quan tâm tìm hiểu và cập nhật những quy định mới của luật giao thông đường bộ	0,0	64,0	30,8	2,8	2,4	2,44	0,67
2.	Tôi luôn quan tâm đến những thông tin về an toàn giao thông trên các phương tiện thông tin đại chúng	0,0	58,5	36,0	3,5	2,0	2,49	0,66
3.	Tôi muốn tìm hiểu và tham gia vào các hoạt động nâng cao kỹ năng lái xe mô tô an toàn	0,7	67,2	28,2	2,6	1,3	2,37	0,61
4.	Tôi muốn tham gia vào các hoạt động xây dựng văn hóa giao thông	0,2	64,2	31,9	1,7	2,0	2,41	0,63
	Chung						2,43	0,49

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 20. Thái độ của thanh niên đối với hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ

TT	Hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ của người lái xe máy	Thái độ của thanh niên (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chấp nhận được	Chấp nhận 1 phần lớn	Chấp nhận 1 nửa	Chấp nhận 1 phần nhỏ	Không chấp nhận được		
1.	Về đội mũ bảo hiểm	0,0	18,0	54,6	24,3	3,1	3,13	0,71
1.1.	Không đội mũ bảo hiểm	0,0	17,2	52,2	26,9	3,7	3,17	0,75
1.2.	Đội mũ bảo hiểm kém chất lượng	0,0	18,8	57,2	21,6	2,4	3,08	0,70
1.3.	Đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy định	0,0	17,9	54,4	24,5	3,3	3,13	0,73
2.	Về tốc độ	0,0	0,6	41,5	39,8	18,1	3,75	0,57
2.1.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 5 km/h đến dưới 10 km/h	0,0	0,7	55,5	31,0	12,8	3,56	0,72
2.2.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép từ 10 km/h đến 20 km/h	0,0	0,0	45,6	35,2	19,2	3,74	0,76
2.3.	Chạy quá tốc độ tối đa cho phép trên 20 km/h	0,0	1,1	23,4	53,3	22,3	3,97	0,71
3.	Về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe	26,5	19,3	28,8	18,4	7,0	2,60	0,50
3.1.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để gọi điện, nghe điện	9,6	21,2	49,3	15,9	3,9	2,83	0,94
3.2.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng điện thoại di động để nhắn tin, đọc tin nhắn	0,0	6,6	36,9	39,3	17,2	3,67	0,84
3.3.	Vừa lái xe máy vừa sử dụng tai nghe nhạc, radio,...	69,9	30,1	0,0	0,0	0,0	1,30	0,46
4.	Về chấp hành tín hiệu đèn giao thông	0,0	12,5	48,3	33,7	5,5	3,32	0,66
4.1.	Tăng tốc vượt đèn vàng	0,0	14,4	56,3	26,9	2,4	3,17	0,69
4.2.	Vượt đèn đỏ	0,0	10,7	40,2	40,4	8,7	3,47	0,80
5.	Về chuyển hướng xe	0,0	23,8	38,4	25,8	12,0	3,26	0,64
5.1.	Chuyển hướng đột	0,0	14,6	32,8	33,0	19,7	3,58	0,96

	ngột hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ							
5.2.	Chuyển hướng xe không giảm tốc độ	0,0	28,8	39,5	23,8	7,9	3,11	0,91
5.3.	Chuyển hướng xe không nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định	0,0	28,2	42,8	20,7	8,3	3,09	0,90
	Chung						3,21	0,41

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;*
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;*
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;*
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;*
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.*

Bảng 21. Động cơ của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên

T T	Động cơ của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ	Mức độ (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn	Thứ bậc
		Không đồng ý	Đồng ý 1 phần nhỏ	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý			
1.	Đề bảo vệ an toàn tính mạng, tài sản của bản thân	0,0	0,4	16,8	53,7	29,0	4,11	0,68	2
2.	Do sợ bị bắt phạt	0,0	0,0	10,9	51,3	37,8	4,27	0,65	1
3.	Do sợ bị kỷ luật; trách mắng	0,0	0,7	81,0	12,2	6,1	3,24	0,56	5
4.	Do tự nguyện, tự giác chấp hành pháp luật giao thông	0,0	0,0	80,8	12,4	6,8	3,26	0,57	4
5.	Muốn tự khẳng định, thể hiện bản thân	0,0	2,2	76,2	12,9	8,7	3,28	0,65	3
6.	Động cơ khác	0,0	67,9	29,0	3,1	0,0	2,35	0,54	6

Ghi chú về mức độ:

- (1) *Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;*
- (2) *Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;*
- (3) *Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;*
- (4) *Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;*
- (5) *Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.*

Bảng 22. Động cơ của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ
của thanh niên

TT	Động cơ của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ	Mức độ (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn	Thứ bậc
		Không đồng ý	Đồng ý 1 phần nhỏ	Đồng ý 1 nửa	Đồng ý 1 phần lớn	Đồng ý			
1.	Để đến đích nhanh hơn	0,0	0,0	5,2	25,5	69,2	4,64	0,58	1
2.	Thích cảm giác khi thực hiện hành vi đó	0,0	4,6	34,5	46,1	14,8	3,71	0,77	3
3.	Muốn tự khẳng định, thể hiện bản thân	0,0	5,9	35,8	38,0	20,3	3,73	0,85	2
4.	Do coi thường pháp luật	0,0	0,9	66,2	26,9	6,1	3,38	0,61	6
5.	Để tránh những điều kiện bất lợi:								
5.1.	Về thời tiết (nắng nóng, mưa gió,)	0,0	7,2	54,6	36,5	1,7	3,33	0,63	7
5.2.	Để tránh rơi vào dòng xe đang ùn tắc	0,0	9,0	30,8	46,1	14,2	3,68	0,83	4
5.3.	Những điều kiện bất lợi khác	0,0	6,3	54,1	33,2	6,3	3,40	0,70	5
6.	Động cơ khác	0,0	0,7	74,2	18,3	6,8	3,31	0,60	8

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 23. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

T T	Hành động chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm khi lái xe máy của thanh niên	Mức độ thực hiện hành động (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn		
1.	Đội mũ bảo hiểm khi lái xe	0,0	0,9	14,4	38,2	46,5	4,30	0,74
2.	Đội mũ bảo hiểm đảm bảo quy chuẩn chất lượng	10,5	22,7	16,6	22,3	27,9	3,34	1,36
3.	Cài quai mũ đúng quy cách	0,0	0,9	17,0	50,0	32,1	4,13	0,71
	Chung						3,93	0,77

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 24. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về tốc độ của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

T T	Hành động chấp hành quy định về tốc độ khi lái xe máy của thanh niên	Mức độ thực hiện hành động (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn		
1.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi trong khu vực đông dân cư	0,0	0,7	26,2	57,8	15,3	3,88	0,65
2.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi ngoài khu vực đông dân cư	0,0	2,4	33,8	44,1	19,7	3,81	0,77
3.	Điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông	0,0	2,2	44,1	34,9	18,8	3,70	0,79
4.	Giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định	0,0	2,4	53,3	36,2	8,1	3,50	0,68
Chung							3,72	0,57

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 25. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh (trừ thiết bị trợ thính) của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

T T	Hành động chấp hành quy định về sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe máy của thanh niên	Mức độ thực hiện hành động (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn		
1.	Không sử dụng điện thoại di động khi lái xe	18,6	45,4	36,0	0,0	0,0	2,17	0,72
2.	Không sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe để nghe nhạc, radio...) khi lái xe	43,0	43,9	13,1	0,0	0,0	1,70	0,69
	Chung						1,94	0,61

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 26. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về tín hiệu đèn giao thông của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

T T	Hành động chấp hành quy định về tín hiệu đèn giao thông khi lái xe máy của thanh niên	Mức độ thực hiện hành động (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn		
1.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn vàng, trừ khi đã đi quá vạch dừng	0,0	0,0	84,7	13,3	2,0	3,17	0,43
2.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn đỏ	0,0	0,0	8,1	43,6	48,3	4,40	0,64
	Chung						3,79	0,44

Ghi chú về mức độ: (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86; (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13; (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67; (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94; (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

Bảng 27. Mức độ thực hiện hành động chấp hành quy định về chuyển hướng xe của thanh niên khi lái xe máy tham gia giao thông

T T	Hành động chấp hành quy định về chuyển hướng xe khi lái xe máy của thanh niên	Mức độ thực hiện hành động (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn		
1.	Có tín hiệu báo trước hướng rẽ	0,0	0,4	15,5	52,6	31,5	4,15	0,68
2.	Không chuyển hướng đột ngột	0,0	3,7	74,5	13,1	8,7	3,27	0,67
3.	Giảm tốc độ khi chuyển hướng	0,0	0,4	43,2	43,5	12,9	3,69	0,69
4.	Nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định	0,0	2,0	80,3	12,2	5,5	3,21	0,56
5.	Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho người, phương tiện khác	0,0	0,4	17,0	52,0	30,6	4,13	0,69
6.	Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường	0,0	50,8	41,5	6,6	1,1	2,58	0,66
	Chung						3,56	0,45

Ghi chú về mức độ:

- (1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;*
- (2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;*
- (3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;*
- (4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;*
- (5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.*

Bảng 28. Hành động của thanh niên khi có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy, bị phát hiện bởi lực lượng chức năng

T T	Hành động của thanh niên khi có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy, bị phát hiện bởi lực lượng chức năng	Mức độ thực hiện hành động (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Luôn luôn	Thường xuyên	Thỉnh thoảng	Hiếm khi	Không bao giờ		
1.	Tìm cách tránh né để không bị lực lượng chức năng bắt phạt	0,0	14,0	41,3	36,6	8,1	3,39	0,83
2.	Dừng xe và tìm cách xin xỏ để không bị phạt	0,0	14,2	50,9	22,9	12,0	3,33	0,86
3.	Chối cãi, không chấp hành các hình thức xử lý của lực lượng chức năng	0,0	0,4	81,4	11,6	6,6	3,24	0,57
4.	Chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe và hình thức xử phạt	0,0	0,7	80,6	11,6	7,1	3,25	0,59
5.	Hành động khác	0,0	2,6	76,6	10,8	10,0	3,28	0,68
	Chung						3,30	0,54

Ghi chú về mức độ:

- (1) *Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;*
- (2) *Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;*
- (3) *Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;*
- (4) *Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;*
- (5) *Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.*

Bảng 29. Hiểu biết của thanh niên nhóm thực nghiệm trước khi tác động về một số quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy

TT	Một số quy định của luật giao thông đường bộ đối với người lái xe máy	Mức độ hiểu biết (%)					Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Không rõ	Rõ 1 phần nhỏ	Rõ 1 nửa	Rõ 1 phần lớn	Rõ		
1.	Đội mũ bảo hiểm						4,07	0,47
1.1.	Đội mũ bảo hiểm là bắt buộc đối với người ngồi trên xe mô tô	0,0	0,0	0,0	20,0	80,0	4,80	0,41
1.2.	Mũ bảo hiểm phải đảm bảo quy chuẩn theo quy định kỹ thuật của cơ quan có thẩm quyền	0,0	5,0	35,0	50,0	10,0	3,65	0,74
1.3.	Đội mũ bảo hiểm phải đúng quy cách theo hướng dẫn bằng văn bản của cơ quan có thẩm quyền	0,0	5,0	20,0	70,0	5,0	3,75	0,64
2.	Quy định về tốc độ						3,23	0,26
2.1.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô trong khu vực đông dân cư là 40 km/h	0,0	5,0	25,0	50,0	20,0	3,85	0,81
2.2.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô ngoài khu vực đông dân cư là 60 km/h	0,0	0,0	30,0	55,0	15,0	3,85	0,67
2.3.	Người lái xe máy phải điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông	0,0	50,0	35,0	15,0	0,0	2,65	0,75
2.4.	Người lái xe máy phải giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số	0,0	50,0	45,0	5,0	0,0	2,55	0,61

	trường hợp theo quy định								
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh							2,75	0,47
3.1.	Người đang lái xe máy không được sử dụng điện thoại di động (gọi điện, nghe điện, nhắn tin, đọc tin nhắn)	0,0	15,0	60,0	25,0	0,0	3,10	0,64	
3.2.	Người đang lái xe máy không được sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe radio, nghe nhạc,...), trừ thiết bị trợ thính	0,0	65,0	30,0	5,0	0,0	2,40	0,60	
4.	Chấp hành tín hiệu đèn giao thông							4,18	0,18
4.1.	Tín hiệu đèn xanh: được đi	0,0	0,0	0,0	15,0	85,0	4,85	0,37	
4.2.	Tín hiệu đèn vàng: phải dừng lại trước vạch dừng, trừ khi đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp	0,0	5,0	50,0	45,0	0,0	3,40	0,60	
4.3.	Tín hiệu đèn vàng nhấp nháy: được đi nhưng phải giảm tốc độ, chú ý quan sát và nhường đường theo quy định	0,0	0,0	40,0	60,0	0,0	3,60	0,50	
4.4.	Tín hiệu đèn đỏ: cấm đi	0,0	0,0	0,0	15,0	85,0	4,85	0,37	
5.	Chuyển hướng xe							3,38	0,20
5.1.	Khi chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ	0,0	0,0	5,0	20,0	75,0	4,70	0,57	
5.2.	Khi chuyển hướng xe phải giảm tốc độ	0,0	5,0	80,0	15,0	0,0	3,10	0,45	
5.3.	Khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy	0,0	5,0	65,0	25,0	5,0	3,30	0,66	

	định							
5.4.	Chuyển hướng xe phải đảm bảo an toàn và không gây trở ngại	0,0	0,0	60,0	40,0	0,0	3,40	0,50
5.5.	Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường	0,0	60,0	40,0	0,0	0,0	2,40	0,50
	Chung						3,57	0,07

Ghi chú về mức độ:

(1) Rất thấp: Điểm trung bình từ 0 đến 2,86;

(2) Thấp: Điểm trung bình từ trên 2,86 đến 3,13;

(3) Trung bình: Điểm trung bình từ trên 3,13 đến đến 3,67;

(4) Cao: Điểm trung bình từ trên 3,67 đến 3,94;

(5) Rất cao: Điểm trung bình từ trên 3,94 đến 5,00.

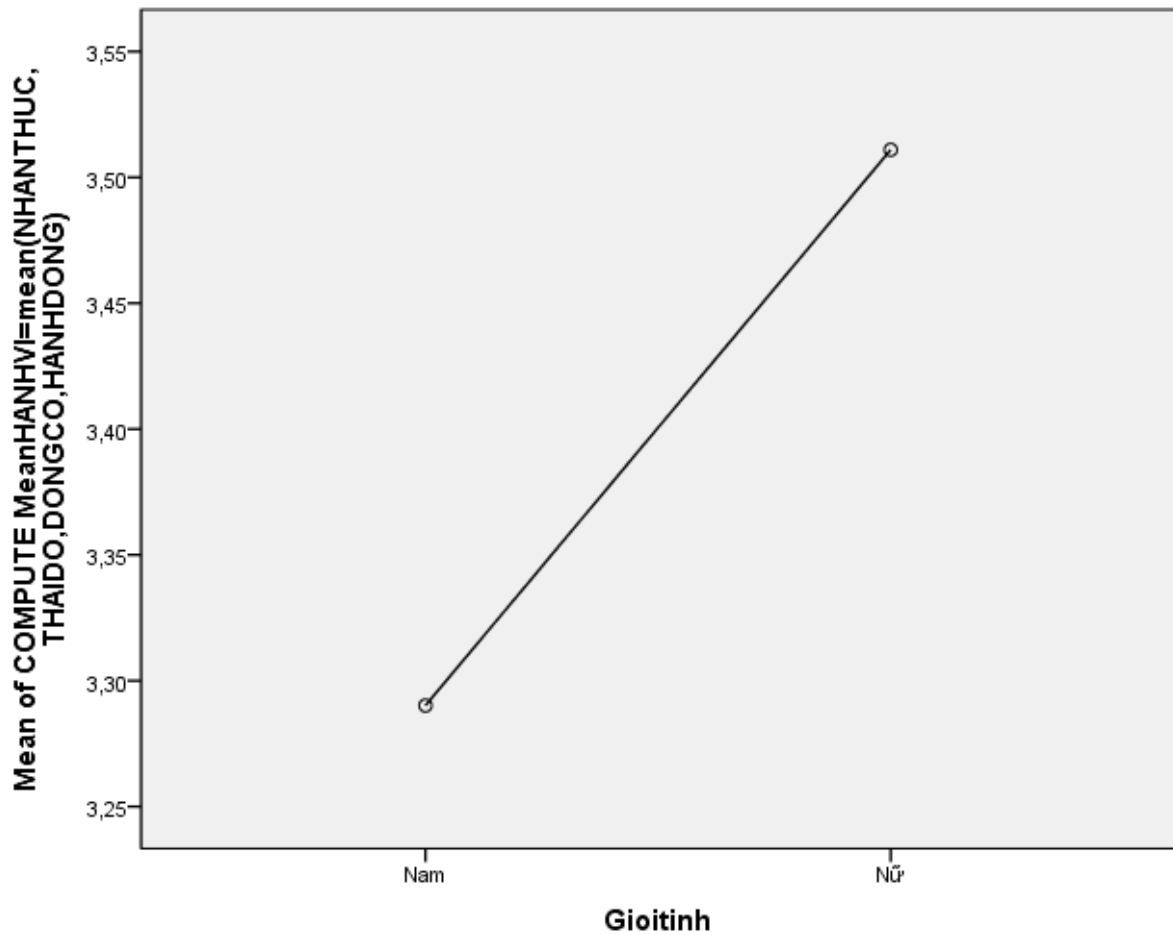
PHỤ LỤC 4 MỘT SỐ SỐ LIỆU THỐNG KÊ

Kết quả phân tích ANOVA hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên theo biến số giới tính:

ANOVA

COMPUTE MeanHANHVI=mean(NHANTHUC,THAIDO,DONGCO,HANHDONG)

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	5,581	1	5,581	93,414	,000
Within Groups	27,242	456	,060		
Total	32,823	457			

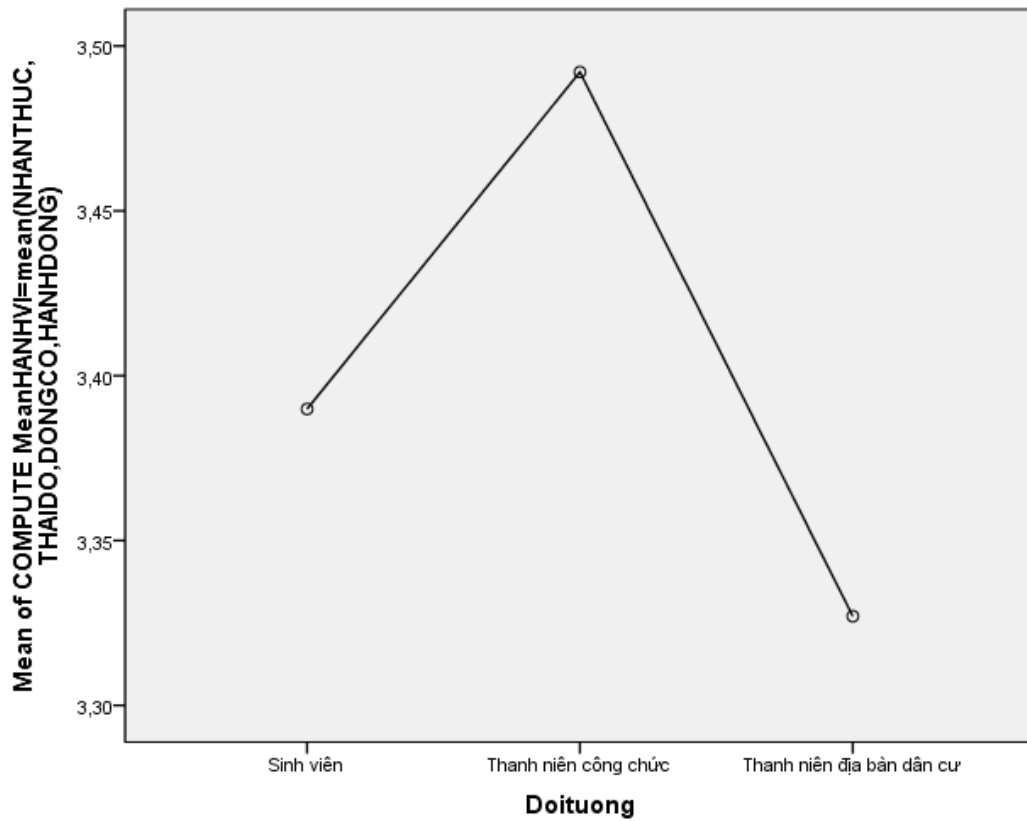


Kết quả phân tích ANOVA hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên theo biến số nghề nghiệp:

ANOVA

COMPUTE MeanHANHVI=mean(NHANTHUC,THAIDO,DONGCO,HANHDONG)

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	2,100	2	1,050	15,551	,000
Within Groups	30,723	455	,068		
Total	32,823	457			

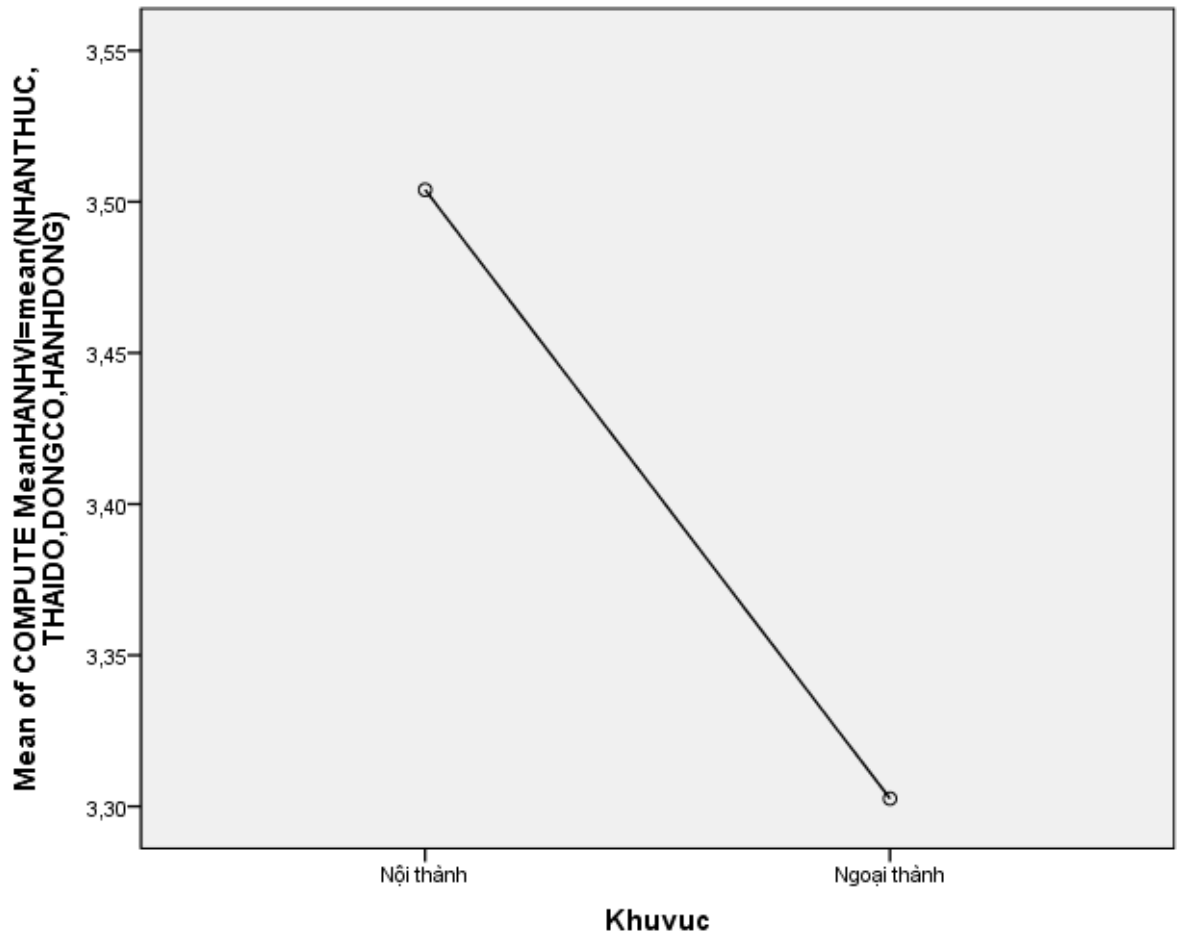


Kết quả phân tích ANOVA hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên theo biến số khu vực:

ANOVA

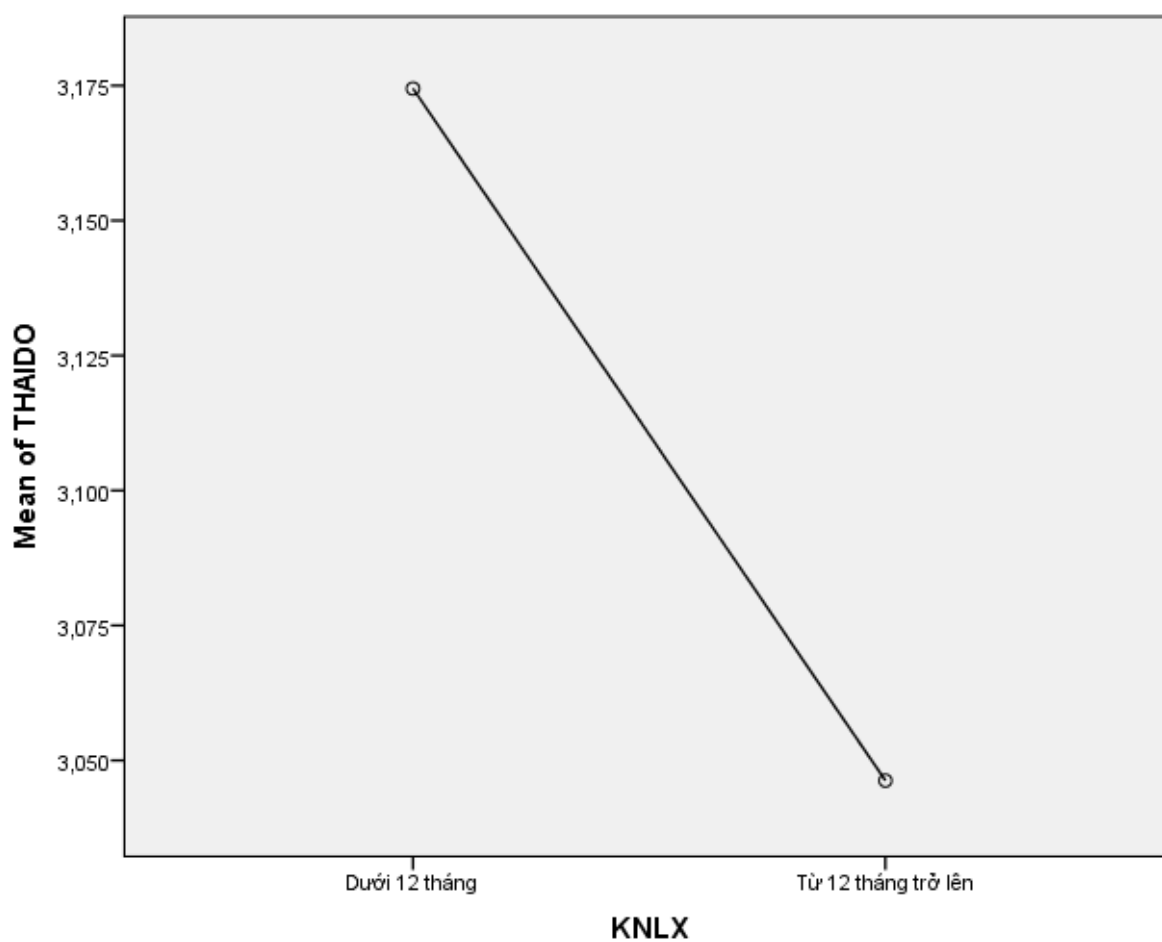
COMPUTE MeanHANHVI=mean(NHANTHUC,THAIDO,DONGCO,HANHDONG)

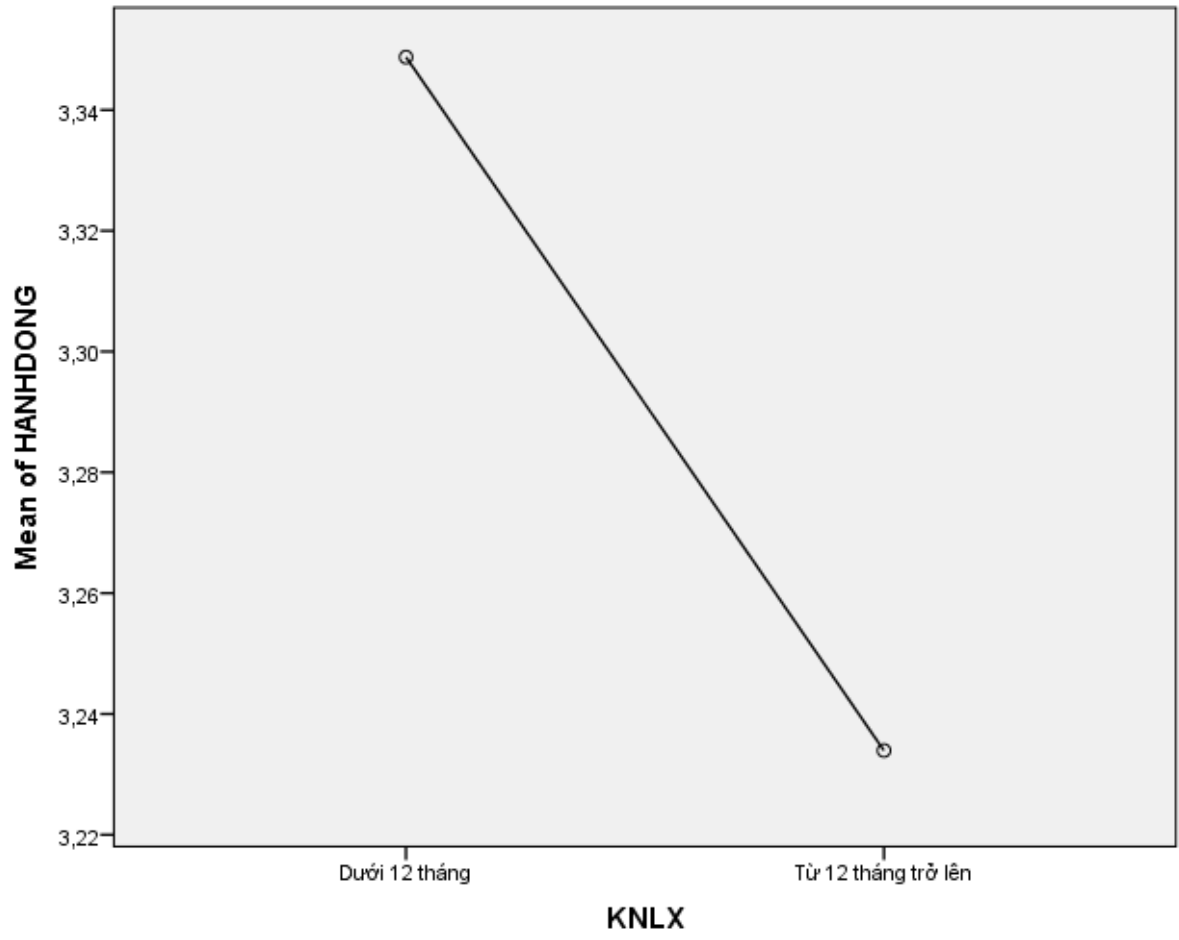
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	4,642	1	4,642	75,115	,000
Within Groups	28,181	456	,062		
Total	32,823	457			



Kết quả phân tích ANOVA hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên theo biến số kinh nghiệm lái xe:

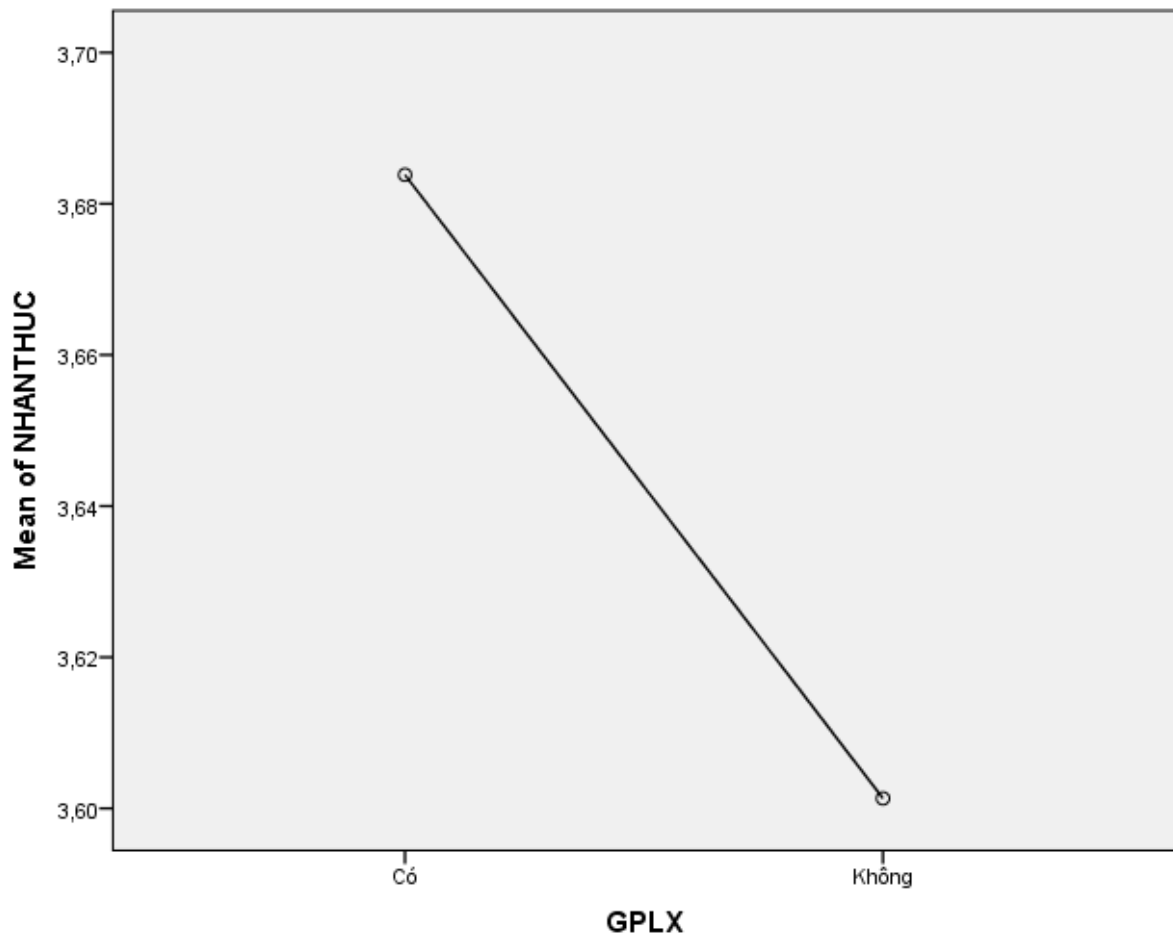
		ANOVA				
		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
NHANTHUC	Between Groups	,030	1	,030	,544	,461
	Within Groups	25,476	456	,056		
	Total	25,506	457			
THAIDO	Between Groups	1,863	1	1,863	13,514	,000
	Within Groups	62,848	456	,138		
	Total	64,710	457			
DONGCO	Between Groups	,022	1	,022	,232	,630
	Within Groups	43,846	456	,096		
	Total	43,868	457			
HANHDONG	Between Groups	1,494	1	1,494	10,950	,001
	Within Groups	62,212	456	,136		
	Total	63,706	457			

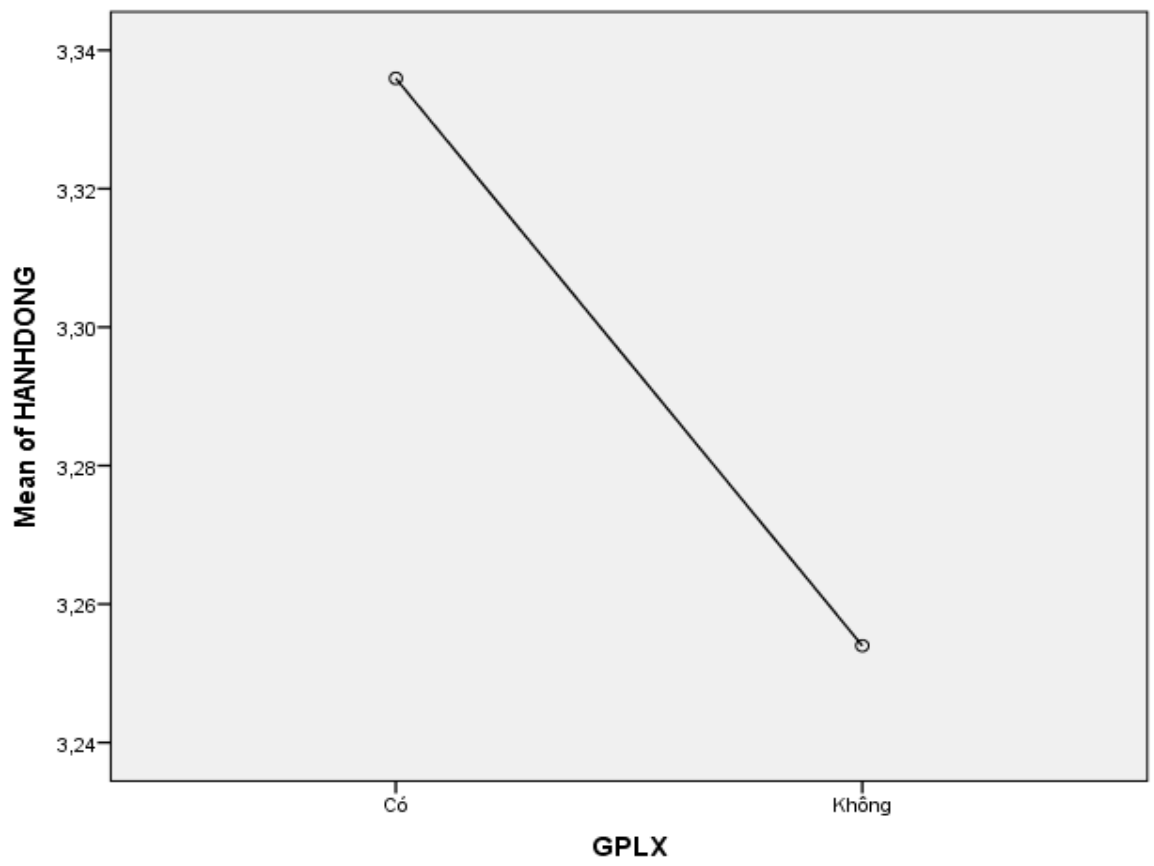
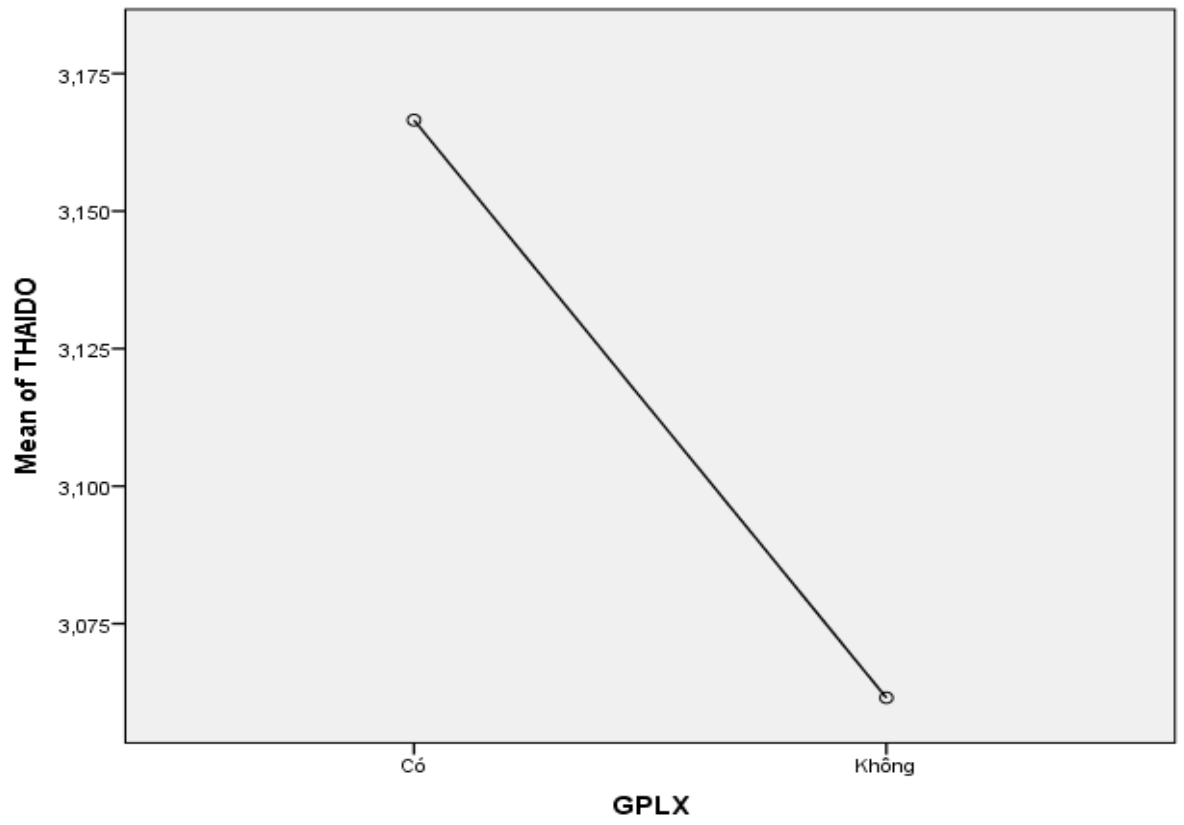




Kết quả phân tích ANOVA hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên theo biến số giấy phép lái xe:

		ANOVA				
		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
NHANTHUC	Between Groups	,777	1	,777	14,334	,000
	Within Groups	24,729	456	,054		
	Total	25,506	457			
THAIDO	Between Groups	1,259	1	1,259	9,049	,003
	Within Groups	63,451	456	,139		
	Total	64,710	457			
DONGCO	Between Groups	,279	1	,279	2,920	,088
	Within Groups	43,589	456	,096		
	Total	43,868	457			
HANHDONG	Between Groups	,767	1	,767	5,556	,019
	Within Groups	62,939	456	,138		
	Total	63,706	457			





PHỤ LỤC 5
MỘT SỐ MẪU BIÊN BẢN, MẪU PHIẾU DỪNG
TRONG NGHIÊN CỨU

Tờ thứ:.....

Mẫu: QS-1

**BIÊN BẢN QUAN SÁT HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
CỦA THANH NIÊN KHI LÁI XE MÁY**

* Quan sát viên:

* Ngày quan sát.....Buổi.....Từ.....giờ.....đến.....giờ.....

* Địa điểm quan sát:

* Khách thể quan sát: TNSV TNCC TNKDC

* **Kết quả quan sát:**

TT	Khách thể	Gương chiếu hậu	Chờ người	Nhóm xe	Mũ bảo hiểm			Chuyển hướng		Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh	
	1 = Nam 2 = Nữ	0 = Không 1 = Có	0 = Không 1 = Có, nam 2 = Có, nữ	0 = Không 1 = Có, nam 2 = Có, nữ 3 = Có, hỗn hợp	Đội mũ	Cài quai	Loại mũ	Có tín hiệu đúng	Nhường đường	Điện thoại	Tai nghe
1.											
2.											
3.											
4.											
5.											
6.											
7.											
8.											
9.											
10.											
11.											
12.											
13.											
14.											
15.											
16.											
17.											
18.											
19.											
20.											
21.											
22.											
23.											
24.											
25.											
26.											

TT	Khách thể	Gương chiếu hậu	Chở người	Nhóm xe	Mũ bảo hiểm			Chuyển hướng		Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh	
	1= Nam 2= Nữ	0 = Không 1 = Có	0=Không 1= Có, nam 2= Có, nữ	0=Không 1= Có, nam 2= Có, nữ 3= Có, hỗn hợp	Đội mũ	Cài quai	Loại mũ	Có tín hiệu đúng	Nhường đường	Điện thoại	Tai nghe
27.											
28.											
29.											
30.											
31.											
32.											
33.											
34.											
35.											
36.											
37.											
38.											
39.											
40.											
41.											
42.											
43.											
44.											
45.											
46.											
47.											
48.											
49.											
50.											

*** Thống kê quan sát ngày.....Buổi.....Tờ thứ:.....**

Khách thể	Gương chiếu hậu	Chở người	Nhóm xe	Mũ bảo hiểm			Chuyển hướng xe		Sử dụng ĐTDĐ, tai nghe	
				Đội mũ	Cài quai	Loại mũ	Có tín hiệu đúng	Nhường đường	Điện thoại	Tai nghe
Nam	0 =	0 =	0 =							
N=	1 =	1 =	1 =							
		2 =	2 =							
			3 =							
Nữ	0 =	0 =	0 =							
N =	1 =	1 =	1 =							
		2 =	2 =							
			3 =							

PHIẾU PHÒNG VẤN
VỀ HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN
(Dành cho thanh niên)

- Xin cảm ơn Anh (Chị) đã tham gia phỏng vấn về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên;

- Anh (Chị) hãy thoải mái trao đổi theo suy nghĩ hiện tại của Anh (Chị); mọi thông tin phỏng vấn chỉ phục vụ nghiên cứu khoa học và được bảo mật.

Câu 1: Việc chấp hành quy định của luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông là cần thiết. Theo Anh (Chị), lí do nào sau đây cần thiết hơn cả? (Hãy **chọn 1** trong các lí do sau và **giải thích ngắn gọn** về sự lựa chọn của Anh (Chị)).

1.	Để đảm bảo an toàn tính mạng, tài sản cho người tham gia giao thông	
2.	Để đảm bảo giao thông thông suốt, trật tự, hiệu quả	
3.	Để giảm thiểu thiệt hại về kinh tế - xã hội cho đất nước	
4.	Để xây dựng văn hóa giao thông	
5.	Để thực hiện nghĩa vụ, trách nhiệm của công dân với nhà nước và xã hội	
6.	Lý do khác	

Vì sao?

.....

.....

.....

.....

Câu 2: Anh (Chị) cho biết nội dung quy định của luật giao thông đường bộ hiện hành về một số hành vi đối với người lái xe mô tô?

Anh (Chị) có đồng tình với những quy định đó không?

Anh (Chị) có sẵn sàng thực hiện những quy định đó trong mọi trường hợp hay không? Nếu không thực hiện đúng quy định đó liệu có nguy hiểm không; có dễ bị phát hiện và xử lý bởi cơ quan chức năng (cảnh sát giao thông) không, mức phạt là nặng hay nhẹ? Lí do vì sao thanh niên không thực hiện quy định này?

1. Quy định về đội mũ bảo hiểm đối với người ngồi trên xe mô tô

- Nội dung của quy định:

.....
.....
.....

- Đồng tình/ Không đồng tình? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Sẵn sàng/ Không sẵn sàng thực hiện? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Mức độ nguy hiểm, khả năng bị phát hiện và xử lý bởi cảnh sát giao thông khi không thực hiện đúng quy định này? Vì sao?

.....
.....
.....
.....
.....

- Mức phạt đối với vi phạm quy định này hiện là nặng hay nhẹ? Cần phải có hình phạt gì để người tham gia giao thông nghiêm túc thực hiện quy định này?

.....
.....
.....
.....

- Lý do thanh niên không chấp hành quy định này?

.....
.....

.....

2. Quy định về tốc độ đối với xe mô tô

- Nội dung của quy định (*trong khu đông dân cư, ngoài khu đông dân cư được đi bao nhiêu km/h; trong những tình huống nào phải đi chậm hoặc dừng lại,...*)

.....
.....
.....
.....
.....

- Đồng tình/ Không đồng tình? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Sẵn sàng/ Không sẵn sàng thực hiện? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Mức độ nguy hiểm, khả năng bị phát hiện và xử lý bởi cảnh sát giao thông khi không thực hiện đúng quy định này? Vì sao?

.....
.....
.....
.....
.....

- Mức phạt đối với vi phạm quy định này hiện là nặng hay nhẹ? Cần phải có hình phạt gì để người tham gia giao thông nghiêm túc thực hiện quy định này?

.....
.....
.....
.....

- Lý do thanh niên không chấp hành quy định này?

.....
.....
.....

3. Quy định về sử dụng điện thoại hoặc thiết bị âm thanh (tai nghe) khi lái xe

- Nội dung của quy định:

.....
.....
.....

- Đồng tình/ Không đồng tình? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Sẵn sàng/ Không sẵn sàng thực hiện? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Mức độ nguy hiểm, khả năng bị phát hiện và xử lý bởi cảnh sát giao thông khi không thực hiện đúng quy định này? Vì sao?

.....

.....
.....
.....
.....

- Mức phạt đối với vi phạm quy định này hiện là nặng hay nhẹ? Cần phải có hình phạt gì để người tham gia giao thông nghiêm túc thực hiện quy định này?

.....
.....
.....
.....

- Lý do thanh niên không chấp hành quy định này?

.....
.....
.....

4. Quy định về chấp hành tín hiệu đèn giao thông

- Nội dung của quy định (khi có đèn xanh, đèn đỏ, đèn vàng):

.....
.....
.....

- Đồng tình/ Không đồng tình? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Sẵn sàng/ Không sẵn sàng thực hiện? Vì sao?

.....
.....
.....

.....
- Mức độ nguy hiểm, khả năng bị phát hiện và xử lý bởi cảnh sát giao thông khi không thực hiện đúng quy định này? Vì sao?

.....
.....
.....
.....
.....

- Mức phạt đối với vi phạm quy định này hiện là nặng hay nhẹ? Cần phải có hình phạt gì để người tham gia giao thông nghiêm túc thực hiện quy định này?

.....
.....
.....
.....

- Lý do thanh niên không chấp hành quy định này?

.....
.....
.....

5. Quy định về chuyển hướng xe (rẽ phải, rẽ trái, quay đầu)

- Nội dung của quy định:

.....
.....
.....

- Đồng tình/ Không đồng tình? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Sẵn sàng/Không sẵn sàng thực hiện? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Mức độ nguy hiểm, khả năng bị phát hiện và xử lý bởi cảnh sát giao thông khi không thực hiện đúng quy định này? Vì sao?

.....
.....
.....
.....

- Mức phạt đối với vi phạm quy định này hiện là nặng hay nhẹ? Cần phải có hình phạt gì để người tham gia giao thông nghiêm túc thực hiện quy định này?

.....
.....
.....
.....

- Lý do thanh niên không chấp hành quy định này?

.....
.....
.....

Anh (Chị) vui lòng cho biết một số thông tin cá nhân (thông tin này hoàn toàn được bảo mật bởi người nghiên cứu)

- Họ và tên:

- Giới tính:.....Năm sinh:.....Thời điểm biết lái xe...../

- Nơi ở (Quận/Huyện/Thị xã):.....

- Trình độ học vấn:.....Ngành được đào tạo:.....

PHIẾU PHÒNG VẤN
VỀ HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN
(Dành cho cảnh sát giao thông)

* Ngày phỏng vấn:.....Tại địa điểm:.....

* Người phỏng vấn:.....

* Khách thể:

Nam Nữ Cấp bậc:.....

Câu 1: Đồng chí cho biết, khi lái xe mô tô, thanh niên thực hiện những hành động sau đây ở mức độ nào?

TT	Hành động chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên	Mức độ thực hiện				
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn
		1	2	3	4	5
1.	Đội mũ bảo hiểm					
1.1.	Đội mũ bảo hiểm khi lái xe					
1.2.	Đội mũ bảo hiểm đảm bảo quy chuẩn theo quy định khi lái xe					
1.3.	Cài quai mũ bảo hiểm đúng quy cách khi lái xe					
2.	Đảm bảo tốc độ cho phép					
2.1.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi trong khu vực đông dân cư					
2.2.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi ngoài khu vực đông dân cư					
2.3.	Điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông					
2.4.	Giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định					
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh					
3.1.	Không sử dụng điện thoại di động khi lái xe					

3.2.	Không sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe để nghe nhạc, radio...) khi lái xe					
4.	Về chấp hành tín hiệu đèn giao thông					
4.1.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn vàng, trừ khi đã đi quá vạch dừng					
4.2.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn đỏ					
5.	Khi chuyển hướng xe					
5.1.	Có tín hiệu báo trước hướng rẽ					
5.2.	Không chuyển hướng đột ngột					
5.3.	Giảm tốc độ khi chuyển hướng					
5.4.	Nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					
5.5.	Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho người, phương tiện khác					
5.6.	Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường					

Câu 2: Đồng chí cho biết, khi thanh niên có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ trong quá trình lái xe máy mà bị phát hiện bởi lực lượng chức năng, họ thường hành động như thế nào?

TT	Hành động của thanh niên khi bị phát hiện vi phạm luật giao thông đường bộ	Mức độ thực hiện				
		Luôn luôn	Thường xuyên	Thỉnh thoảng	Hiếm khi	Không bao giờ
		1	2	3	4	5
17.1	Tìm cách tránh né để không bị lực lượng chức năng bắt phạt					
17.2	Dừng xe và tìm cách xin xỏ để không bị phạt					
17.3	Chối cãi, không chấp hành các hình thức xử lý của lực lượng chức năng					
17.4	<i>Chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh dừng xe và hình thức xử phạt</i>					
17.5	Hành động khác					

PHIẾU PHÒNG VẤN
VỀ HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN
(Dành cho người dân)

* Ngày phỏng vấn:.....Tại địa điểm:.....

* Người phỏng vấn:.....

* Khách thể:

Nam

Nữ

Tuổi:.....

* Nghề nghiệp:

Câu 1: Xin ông (bà) cho biết, khi lái xe mô tô, thanh niên thực hiện những hành động sau đây ở mức độ nào?

TT	Hành động chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên	Mức độ thực hiện				
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn
		1	2	3	4	5
1.	Đội mũ bảo hiểm					
1.1.	Đội mũ bảo hiểm khi lái xe					
1.2.	Đội mũ bảo hiểm đảm bảo quy chuẩn theo quy định khi lái xe					
1.3.	Cài quai mũ bảo hiểm đúng quy cách khi lái xe					
2.	Đảm bảo tốc độ cho phép					
2.1.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi trong khu vực đông dân cư					
2.2.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi ngoài khu vực đông dân cư					
2.3.	Điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông					
2.4.	Giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định					
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh					

3.1.	Không sử dụng điện thoại di động khi lái xe					
3.2.	Không sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe để nghe nhạc, radio...) khi lái xe					
4.	VỀ CHẤP HÀNH TÍN HIỆU ĐÈN GIAO THÔNG					
4.1.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn vàng, trừ khi đã đi quá vạch dừng					
4.2.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn đỏ					
5.	KHI CHUYỂN HƯỚNG XE					
5.1.	Có tín hiệu báo trước hướng rẽ					
5.2.	Không chuyển hướng đột ngột					
5.3.	Giảm tốc độ khi chuyển hướng					
5.4.	Nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					
5.5.	Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho người, phương tiện khác					
5.6.	Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường					

Câu 2: Theo ông (bà), cần phải làm gì để thanh niên chấp hành nghiêm chỉnh luật lệ giao thông?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Xin chân thành cảm ơn ông (bà)!

PHIẾU PHÒNG VẤN
VỀ HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA THANH NIÊN
(Dành cho cán bộ Đoàn)

* Ngày phỏng vấn:.....Tại địa điểm:.....

* Người phỏng vấn:.....

* Khách thể:

Nam Nữ Tuổi:.....

* Chức vụ Đoàn:.....

Câu 1: Xin đồng chí cho biết, khi lái xe mô tô, thanh niên thực hiện những hành động sau đây ở mức độ nào?

TT	Hành động chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên	Mức độ thực hiện				
		Chưa bao giờ	Hiếm khi	Thỉnh thoảng	Thường xuyên	Luôn luôn
		1	2	3	4	5
1.	Đội mũ bảo hiểm					
1.1.	Đội mũ bảo hiểm khi lái xe					
1.2.	Đội mũ bảo hiểm đảm bảo quy chuẩn theo quy định khi lái xe					
1.3.	Cài quai mũ bảo hiểm đúng quy cách khi lái xe					
2.	Đảm bảo tốc độ cho phép					
2.1.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi trong khu vực đông dân cư					
2.2.	Đảm bảo tốc độ tối đa cho phép khi đi ngoài khu vực đông dân cư					
2.3.	Điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông					
2.4.	Giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định					
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh					

3.1.	Không sử dụng điện thoại di động khi lái xe					
3.2.	Không sử dụng thiết bị âm thanh (như sử dụng tai nghe để nghe nhạc, radio...) khi lái xe					
4.	VỀ CHẤP HÀNH TÍN HIỆU ĐÈN GIAO THÔNG					
4.1.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn vàng, trừ khi đã đi quá vạch dừng					
4.2.	Dừng lại trước vạch dừng khi có tín hiệu đèn đỏ					
5.	KHI CHUYỂN HƯỚNG XE					
5.1.	Có tín hiệu báo trước hướng rẽ					
5.2.	Không chuyển hướng đột ngột					
5.3.	Giảm tốc độ khi chuyển hướng					
5.4.	Nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					
5.5.	Đảm bảo an toàn và không gây trở ngại cho người, phương tiện khác					
5.6.	Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường					

Câu 2: Đoàn cơ sở đã làm gì để nâng cao ý thức chấp hành luật lệ giao thông cho đoàn viên thanh niên?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Xin chân thành cảm ơn đồng chí!

**PHIẾU KHẢO SÁT NHẬN THỨC CỦA THANH NIÊN
VỀ MỘT SỐ QUY ĐỊNH CỦA LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
(Dành cho khách thể trước khi tiến hành thực nghiệm)**

Anh (Chị) cho biết mức độ nhận thức của mình về một số quy định của pháp luật giao thông đường bộ đối với người lái xe mô tô tham gia giao thông?

TT	Một số quy định của pháp luật giao thông đường bộ đối với người lái xe mô tô tham gia giao thông	Mức độ nhận thức				
		Không rõ	Rõ 1 phần nhỏ	Rõ 1 nửa	Rõ 1 phần lớn	Rõ
		1	2	3	4	5
1.	Đội mũ bảo hiểm					
1.1.	Đội mũ bảo hiểm là bắt buộc đối với người ngồi trên xe mô tô					
1.2.	Mũ bảo hiểm phải đảm bảo quy chuẩn theo quy định kỹ thuật của cơ quan có thẩm quyền					
1.3.	Đội mũ bảo hiểm phải đúng quy cách theo hướng dẫn bằng văn bản của cơ quan có thẩm quyền					
2.	Tốc độ tối đa cho phép					
2.1.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô trong khu vực đông dân cư là 40 km					
2.2.	Tốc độ tối đa cho phép đối với xe mô tô ngoài khu vực đông dân cư là 60 km					
2.3.	Người điều khiển xe mô tô phải điều khiển xe chạy với tốc độ phù hợp với điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết để bảo đảm an toàn giao thông					
2.4.	Người điều khiển xe mô tô phải giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm hoặc dừng lại trong một số trường hợp theo quy định					
3.	Sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh khi lái xe					
3.1.	Người đang điều khiển xe mô tô không được sử dụng điện thoại di động (gọi điện, nghe điện, nhắn tin, đọc tin nhắn)					
3.2.	Người đang điều khiển xe mô tô không được sử dụng thiết bị âm thanh (như sử					

	dụng tai nghe radio, nghe nhạc,...), trừ thiết bị trợ thính					
4.	Chấp hành tín hiệu đèn giao thông					
4.1.	Tín hiệu đèn xanh: được đi					
4.2.	Tín hiệu đèn vàng: phải dừng lại trước vạch dừng, trừ khi đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp					
4.3.	Tín hiệu đèn vàng nhấp nháy: được đi nhưng phải giảm tốc độ, chú ý quan sát và nhường đường theo quy định					
4.4.	Tín hiệu đèn đỏ: cấm đi					
5.	Chuyển hướng xe					
5.1.	Khi chuyển hướng xe phải có tín hiệu báo hướng rẽ					
5.2.	Khi chuyển hướng xe phải giảm tốc độ					
5.3.	Khi chuyển hướng xe phải nhường đường cho phương tiện và người đi bộ theo quy định					
5.4.	Chuyển hướng xe phải đảm bảo an toàn và không gây trở ngại					
5.5.	Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường					

Anh (Chị) vui lòng cho biết thêm một số thông tin:

- Giới tính: (1) Nam (2) Nữ
- Tuổi: (1) 18-24 (2) 25-30
- Học vấn:
- (1) Dưới THPT (3) ĐH, CĐ
- (2) THPT (4) Sau ĐH
- Nơi sinh sống: (1) Nội thành (2) Ngoại thành
- Địa điểm làm việc: (1) Nội thành (2) Ngoại thành
- Thuộc tổ chức: (1) Chính quyền (2) Đảng, đoàn thể
- (3) Giáo dục, y tế (4) Khác

Xin chân thành cảm ơn Anh (Chị)!

Nghiệm thể.....

PHIẾU ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HÀNH TRÊN MÁY TẬP LÁI XE

Trước thực nghiệm Sau thực nghiệm

Hướng dẫn:

Người chấm đứng phía sau nghiệm thể, hướng dẫn nghiệm thể chọn xe tay ga; cỡ xe trung; kiểu đường luyện tập trước, đại lộ (cung đường 1 trước thực nghiệm, cung đường 2 sau thực nghiệm) sau. Ghi lại số lần vi phạm luật giao thông đường bộ về tốc độ, chấp hành tín hiệu đèn, chuyển hướng xe. Từ kết quả chấm điểm của máy tính và quan sát trên màn hình, hãy ghi lại số lần va chạm hoặc kết quả xử lý tình huống giao thông (biểu hiện ở việc vội đánh tay lái, phanh gấp khi gặp yếu tố bất ngờ nhưng chưa va chạm).

1. Mức độ chấp hành luật giao thông đường bộ

Vượt đèn đỏ, đèn vàng:

Chuyển hướng không đúng quy định:

Vượt quá tốc độ cho phép:

2. Số lần va chạm hoặc xử lý tình huống chưa phù hợp

Số lần va chạm:

Số lần xử lý chưa phù hợp:

Cách chấm điểm:

Nội dung	Số lần	Điểm đơn vị	Cộng điểm
Vượt đèn vàng, đèn đỏ		3	
Chuyển hướng không đúng quy định			
Vượt quá tốc độ tối đa cho phép			
Va chạm (do máy tính chấm)		5	
Xử lý chưa phù hợp (do máy tính chấm):			
- Mức chú ý		1	
- Mức nguy hiểm		2	

Tổng điểm:

PHỤ LỤC 6
VÀI NÉT VỀ MÁY TẬP LÁI XE HONDA RIDING TRAINER
VÀ MỘT SỐ HÌNH ẢNH THỰC NGHIỆM

1. Máy tập lái xe Honda Riding Trainer



- Sản phẩm của hãng Honda (Nhật Bản), được trang bị cho các đại lý cấp 1 (HEAD) của hãng trên toàn quốc.
- Máy tập bao gồm phần cứng và phần mềm:
 - Phần cứng có các bộ phận: tay ga, phanh tay, phanh chân, cần số, nút khởi động, nút bật đèn xi-nhan,... với chức năng tương tự như xe mô tô thực, được thiết kế mà khi ngồi trên đó có cảm giác gần giống như ngồi trên xe mô tô.
 - Phần mềm được viết riêng cho máy tập có tên Honda Riding Trainer, phiên bản hiện tại 2.0, chạy trên nền hệ điều hành WINDOWS, có nhiều lựa chọn cho giao thông ở các nước khác nhau, trong đó có Việt Nam. Mọi hướng dẫn bằng chữ và bằng lời đều bằng Tiếng Việt.

Màn hình chính của máy tập lái xe Honda Riding Trainer :



- Các chức năng và lựa chọn: giúp người dùng trải nghiệm việc điều khiển các loại mô tô, xe máy khác nhau (ga, số ; cỡ xe nhỏ - trung – lớn) trên 4 kiểu đường đi, mỗi kiểu có các cung đường khác nhau để người tập lựa chọn:
 - Kiểu đường luyện tập : đường thoáng, chỉ có biển báo và đèn tín hiệu, ko có phương tiện khác và tình huống; chỉ có 1 cung đường
 - Đại lộ : đường rộng, đường hỗn hợp nhiều phương tiện và có nhiều tình huống phát sinh; có thể ở nơi thưa hoặc đông dân cư; có 6 cung đường để lựa chọn.
 - Đường nhỏ : đường hỗn hợp nhiều phương tiện và tình huống; có 5 cung đường lựa chọn.
 - Chạy dạo : gồm đường đô thị, cao tốc, bờ biển, vùng núi.
- Người tập có thể lựa chọn quang cảnh : ban ngày – ban đêm – sương mù
- Kết thúc mỗi cung đường tập, máy có chức năng xem lại toàn bộ việc luyện tập đó và đưa ra kết quả xử lý tình huống của người tập, lý do bị va chạm, tai

nạn. Máy không đánh giá việc chấp hành đúng hay không đúng luật, việc này có thể quan sát và chấm từ quan sát viên am hiểu luật giao thông đường bộ.

- **Đánh giá chung về máy tập lái xe Honda Riding Trainer:**

- ***Ưu điểm :***

Giúp người dùng nâng cao nhận thức về an toàn giao thông khi điều khiển xe máy thông qua các tình huống giao thông giống như trong thực tế ; đồng thời nâng cao nhận thức về nguy cơ, rủi ro trong các tình huống đó và hướng dẫn phán đoán, xử lý để đảm bảo an toàn.

Ghi lại quá trình tập và đưa ra chấm điểm chi tiết (gồm những Chú ý – Nguy hiểm – Tai nạn).

Dễ sử dụng, có thể sử dụng thành thạo máy tập trong khoảng 30 phút.

- ***Hạn chế:***

Vì là phương tiện mô phỏng trong môi trường 2D nên cảm giác đem lại cho người dùng không hoàn toàn như thật.

2. Một số hình ảnh thực nghiệm



<Dữ liệu hiển thị kết quả tập lái>

Quang cảnh	Kết quả	Điều kiện
E1	Tai nạn	Khi chạy với tốc độ 71 km/h, bạn đã va chạm với xe tại đang nhập vào đường chính. Luôn tập trung quan sát xung quanh tại các điểm nhập vào làn đường
E2A	Chú ý	Bạn đang đi 35 km/h khi bạn rẽ tại giao lộ Nguyên tắc là phải giảm tốc độ tại giao lộ
E3	Tai nạn	Khi chạy với tốc độ 32 km/h, bạn đã va chạm với xe đạp bất ngờ lao ra từ phía trong ra ngoài đường chính. Giảm tốc độ khi đi trên đường đông, có tầm nhìn hạn chế
E4	Tai nạn	Khi chạy với tốc độ 35 km/h, bạn đã va chạm với xe ô tô đang chuyển hướng. Luôn nhường cho những xe đi thẳng tại giao lộ
E5	Chú ý	Bạn phanh hơi mạnh Luôn ghi nhớ cần phải lường trước những nguy hiểm tiềm ẩn và không được phanh gấp
E6A	Chú ý	Bạn phanh hơi mạnh Luôn ghi nhớ cần phải lường trước những nguy hiểm tiềm ẩn và không được phanh gấp
E7	Nguy hiểm	Bạn chỉ còn cách 0.4m nữa là va chạm với người đi bộ bất ngờ lao ra đường. Khi đi ở đường hẹp trong khu dân cư, hãy giảm tốc độ và để phòng người đi bộ
E8	An toàn	Bạn đã có thể xử lý tình huống khi có xe lao ra từ đường nhánh Khi đi ở đường hẹp trong khu dân cư, hãy giảm tốc độ và để phòng nguy hiểm từ bên đường

<Lời khuyên cơ bản>

Tai nạn xảy ra khi đang lái xe. Tai nạn gây ra những thiệt hại không thể bù đắp cho người lái xe và hành khách. Bạn có quá tự tin vào tay lái của mình? Chạy xe quá tốc độ qui định là rất nguy hiểm vì nó buộc bạn phải phanh đột ngột khi gặp những tình huống nguy hiểm. Hãy luôn tuân theo qui định về tốc độ, để phòng để nhận biết và xử lý. Rất nhiều tai nạn xảy ra ở giao lộ. Đặc biệt, vì lý do an toàn, bạn cần phải giảm tốc độ đến mức không còn nguy hiểm khi rẽ phải hay rẽ trái.