

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

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ TÂM LÝ HỌC

HÀ NỘI – 2017

Công trình được hoàn thành tại: Khoa Tâm lý – Giáo dục, Học viện
Khoa học xã hội

Người hướng dẫn khoa học: **PGS. TS. Nguyễn Thị Mai Lan**

Phản biện 1: **PGS.TS. Đỗ Hạnh Phúc**

Phản biện 2: **PGS.TS. Đinh Hùng Tuấn**

Phản biện 3: **PGS. TS. Lê Thị Minh Loan**

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Học viện họp
tại Học viện Khoa học xã hội,

Số 477 – Đường Nguyễn Trãi – Quận Thanh Xuân – Thành phố Hà Nội

Vào hồi giờ ngày tháng năm 2017

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện Quốc gia Việt Nam;
- Thư viện Học viện Khoa học xã hội.

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 (01-2017), 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.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

1.1. Ở Việt Nam, tai nạn và ùn tắc giao thông đường bộ thực sự là những vấn nạn trong nhiều năm qua, nhất là ở những thành phố lớn. Nguyên nhân chủ yếu là do ý thức chấp hành luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông còn hạn chế.

1.2. Đến nay, đã có nhiều công trình nghiên cứu với những góc độ tiếp cận khác nhau về hành vi tham gia giao thông đường bộ. Tuy nhiên, những công trình nghiên cứu liên ngành, trọng tâm là dưới góc độ tâm lý học về hành vi tham gia giao thông của thanh niên còn rời rạc, thiếu tính hệ thống, nhất là ở Việt Nam.

Từ những lý do trên, 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 tham gia giao thông đường bộ của thanh niên được nghiên cứu theo các khía cạnh nhận thức, thái độ, động cơ và hành động bên ngoài của họ dưới góc độ chuẩn mực xã hội.

- Năm hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên được chọn nghiên cứu, 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.

- 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.

- 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 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

- Tiếp cận hoạt động;
- Tiếp cận hệ thống;
- Tiếp cận liên ngành.

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: 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.

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, 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. Có thể nói, đây là một trong những công trình 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.

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 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. Từ đó đã 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 của người tham

gia giao thông. 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.

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 được phát triển bởi các nhà tâm lý học xã hội: Rosenstock, Hochbaum, Kegeles và Leventhal.

1.1.2. Hướng nghiên cứu thực tiễn

Những nghiên cứu thực tiễn ở khía cạnh này tập trung vào sự cần thiết phải có hiểu biết về luật giao thông, quá trình nhận thức của người tham gia giao thông; 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 của các tác giả: Janz, Becker, Noordzij, Sayer, Downing, Young, Lee, Ampofo-Boateng, Thomson, Maring, Schagen, Caspi và cộng sự; Moffitt và cộng sự, Rothengatter, Grugerty, Perig, Kintsch, Chapman, Groeger, Rundmo, Iversen, Lin, White, Cunningham, Titchener, Wonga, Chung, Huang, Gao, Trịnh Tú Anh và cộng sự, ...

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 của Ajzen.

1.2.2. Hướng nghiên cứu thực tiễn

Các nghiên cứu tập trung vào: biểu hiện 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 của các tác giả: Parker và cộng sự, Assum, Manstead, Lawton, Stradling, Brookhuis và Waard, Miller, Stanton và Salmon, Nordfjærn và cộng sự, Forward, Elawad và cộng sự, Al-Zahrani, Tronsmoen, Alonso, Esteban, Calatayud, Weissenfeld, Baldock, Hutchinson,...

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

Lý thuyết động cơ bảo vệ của Rogers; lý thuyết nội cân bằng rủi ro của Wilde; mô hình rủi ro bằng 0 của Näätänen và Summala; mô hình tránh né đe dọa của Fuller; mô hình phân cấp rủi ro của Molen và Botticher.

1.3.2. Hướng nghiên cứu thực tiễn

Hướng nghiên cứu này về động cơ của hành vi tham gia giao thông được một số tác giả quan tâm nghiên cứu, tiêu biểu có: Rothengatter, Trimpop và cộng sự, Roysamb, đã chỉ ra những động cơ cụ thể như xúc cảm, đạo đức, tính chính đáng của pháp luật, ...

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 của Jessor.

1.4.2. Hướng nghiên cứu thực tiễn

Nhiều 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, như: Whitlock, Parry, MacMilan, Arthur, Graziano, West, Hall, Rothengatter, Laapotti và cộng sự, Trịnh Tú Anh, Võ Thị Thúy An, Nguyễn Như Chiến, Huỳnh Văn Sơn, Lê Thị Linh Trang.

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 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.

2.1.2. Hành vi xã hội

2.1.2.1. Khái niệm hành vi xã hội

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

* Hành vi xã hội chuẩn mực: 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 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.

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

* Quan niệm về hành vi chuẩn mực pháp luật: 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.

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

mức 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.

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

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.

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

- * Đặc điểm nhận thức.
- * Đời sống xúc cảm - tình cảm.
- * Một số đặc điểm nhân cách.

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:

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.

Đặc điểm của hành vi tham gia giao thông đường bộ: là hành vi xã hội, có ý thức chủ thể; tính tình huống; tính tương tác cao; tính rủi ro cao.

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

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

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

- Nhận thức của thanh niên về luật giao thông đường bộ;
- Nhận thức của thanh niên về vi phạm luật giao thông đường bộ.

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

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

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

- Động cơ của hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ;
- Động cơ của hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ.

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

- Hành động chấp hành luật giao thông đường bộ của thanh niên;
- Hành động vi phạm luật giao thông đường bộ của thanh niên.

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

2.3.1. Các yếu tố chủ quan

2.3.1.1. Các yếu tố nhân khẩu học, gồm: giới tính; kinh nghiệm; nghề nghiệp; khu vực.

2.3.1.2. Yếu tố xúc cảm, 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*

2.3.2. Các yếu tố khách quan

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

2.3.2.2. *Sự kiểm soát xã hội*

* Yếu tố pháp luật, gồm: tính chính đáng và tính răn đe của pháp luật.

* Áp lực xã hội, gồm: từ cộng đồng; từ người tham giao thông khác; từ bạn bè, người thân.

CHƯƠNG 3

TỔ CHỨC VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

3.1. Giai đoạn nghiên cứu lý luận

Tổng quan tình hình nghiên cứu trong và ngoài nước, xây dựng khung lý thuyết khoa học về hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên.

3.2. Giai đoạn nghiên cứu thực tiễn

Giai đoạn này 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.

3.2.1. Bước thiết kế công cụ điều tra

* Mục đích: Xây dựng cấu trúc, hình thành nội dung bảng hỏi, 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.

3.2.2. Bước điều tra thử

* Mục đích: Xác định độ tin cậy, độ giá trị của phiếu trưng cầu ý kiến và lập kế hoạch tổ chức điều tra chính thức hiệu quả.

* Phương pháp nghiên cứu: Sử dụng phương pháp điều tra bằng bảng hỏi và sử dụng phần mềm IBM SPSS phiên bản 20.

* Khách thể nghiên cứu: 60 khách thể thanh niên.

3.2.3. Bước điều tra chính thức

3.2.3.1. Bước điều tra chính thức

* Phương pháp điều tra bằng bảng hỏi:

- Mục đích nghiên cứu: Khảo sát 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 đó.

- Khách thể nghiên cứu: 512 khách thể thanh niên, trong đó thu được 458 phiếu hợp lệ.

* Phương pháp trắc nghiệm:

- Mục đích nghiên cứu: Tìm mối tương quan giữa mức độ tìm kiếm cảm giác với mức độ chấp hành luật giao thông của thanh niên trong quá trình tham gia giao thông.

- Khách thể nghiên cứu: 458 khách thể thanh niên đã được khảo sát bằng phiếu trưng cầu ý kiến (tính theo phiếu hợp lệ).

* Phương pháp quan sát:

- Mục đích nghiên cứu: Thu thập các tài liệu hỗ trợ về mức độ chấp hành luật và an toàn giao thông đường bộ của thanh niên khi lái xe máy (cả trong môi trường ảo và môi trường thực).

- Khách thể nghiên cứu: thanh niên đang học tập ở một số cơ sở đào tạo, bồi dưỡng.

- 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.

* Phương pháp thảo luận nhóm:

- Mục đích nghiên cứu: nhằm tìm hiểu sâu hơn về những biểu hiện cụ thể của hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên và các yếu tố ảnh hưởng. Đồng thời, 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.

- Khách thể nghiên cứu: 77 khách thể thanh niên (nằm trong số 458 thanh niên được khảo sát).

* Phương pháp phỏng vấn sâu:

- Mục đích nghiên cứu: 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: 02 cảnh sát giao thông, 08 người dân; 06 cán bộ Đoàn; 24 khách thể thanh niên (nằm trong số 458 thanh niên được khảo sát).

* Xử lý số liệu thực trạng:

- Cách tính điểm trong phiếu trưng cầu ý kiến: Điểm được đưa luôn vào mỗi câu hỏi theo thang điểm từ 1 đến 5 điểm. Tuy nhiên, ở một số lựa chọn của khách thể ở câu 13, câu 17, câu 18, khi nhập điểm vào phần mềm, chúng tôi tính điểm riêng.

- Thang đánh giá: Khoảng cách giữa 5 mức độ biểu hiện hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên theo công thức sau:

Rất thấp: $0 \leq \text{ĐTB} \leq 2,86$; Cao: $3,67 < \text{ĐTB} \leq 3,94$;

Thấp: $2,86 < \text{ĐTB} \leq 3,13$; Rất cao: $3,94 < \text{ĐTB} \leq 5$.

Trung bình: $3,13 < \text{ĐTB} \leq 3,67$;

3.2.2.4. Bước thực nghiệm tác động

* Mục đích 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.

* Nghiệm thể: 20 thanh niên.

* Giả thuyết thực nghiệm: Trên cơ sở kết quả nghiên cứu thực trạng, 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.

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

*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

Số liệu tổng hợp ở bảng 4.1 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.

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.

4.2. 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

Có 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. Có 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. Có 51% thanh niên cho rằng khi tức giận, hưng 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, một môi có ảnh hưởng tương tự.

4.2.1.2. Yếu tố nhân cách

Kiểm định ANOVA với mức ý nghĩa 99% cho thấy: không có sự khác biệt về yếu tố này theo khu vực và nghề nghiệp; nhưng có sự khác biệt về giới tính: 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 hành động 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.

4.2.2. Các yếu tố khách quan

4.2.2.1. Yếu tố cơ sở hạ tầng và mật độ giao thông

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.

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.

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.

4.2.2.2. *Yếu tố kiểm soát xã hội*

**Yếu tố áp lực xã hội:*

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.

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.

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.

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.

* Yếu tố pháp luật:

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.

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.

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

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*

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*

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*

4.3.2.2. *Tăng cường áp lực xã hội đối với hành vi tham gia giao thông đường bộ của thanh niên*

4.3.3. Nhóm biện pháp xây dựng văn hóa an toàn trong giao thông cho thanh niên và cộng đồng xã hội

4.4. Kết quả thực nghiệm tác động

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*

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*

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. 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

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

Tiến hành kiểm định T-Test theo mẫu cặp với mức ý nghĩa 99% cho thấy: 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.

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

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

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.

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

2.2. Đối với nhà trường, cơ quan, tổ chức nơi thanh niên học tập và làm việc

2.3. Đối với khu dân cư và cộng đồng xã hội

2.4. Đối với gia đình thanh niên

2.5. Đối với thanh niên