

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM TP.HỒ CHÍ MINH**

---

**Tô Nhi A**

**HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG  
CỦA SINH VIÊN MỘT SỐ TRƯỜNG ĐẠI HỌC  
TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ TÂM LÝ HỌC**

**Thành phố Hồ Chí Minh - 2012**

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM TP.HỒ CHÍ MINH**

---

**Tô Nhi A**

**HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG  
CỦA SINH VIÊN MỘT SỐ TRƯỜNG ĐẠI HỌC  
TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

Chuyên ngành: **Tâm Lý Học**

Mã số: **60 31 80**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ TÂM LÝ HỌC**

**NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:**

**TS. ĐINH PHƯƠNG DUY**

**Thành phố Hồ Chí Minh – 2012**

## **LỜI CAM ĐOAN**

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi.

Những thông tin và nội dung nêu trong đề tài đều dựa trên nghiên cứu lí luận và thực tế, hoàn toàn đúng với nguồn trích dẫn. Kết quả nghiên cứu được trình bày trong luận văn này chưa từng được công bố tại bất kỳ công trình nào khác.

*TP.HCM, ngày 25 tháng 9 năm 2012*

Tác giả luận văn

**Tô Nhi A**

## LỜI CẢM ƠN

Để hoàn thành luận văn này, Tôi xin chân thành bày tỏ lòng biết ơn đến:

Tập thể Sinh viên Khoa Tâm Lý – Giáo Dục trường Đại học Sư phạm TP.HCM, Sinh viên khoa Quản Trị Kinh Doanh – Trường Đại học Dân lập Kỹ thuật Công nghệ TP.HCM đã rất nhiệt tình ủng hộ đề tài, tạo điều kiện và tích cực tham gia vào quá trình nghiên cứu đề tài, góp phần quan trọng để đề tài nghiên cứu triển khai có kết quả.

Đặc biệt, tôi xin tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến TS.Đinh Phương Duy – người hướng dẫn khoa học, đã rất thông cảm, luôn gắn bó, tận tụy và động viên tôi trong suốt quá trình tôi thực hiện đề tài nghiên cứu.

*Tp.Hồ Chí Minh, ngày 25 tháng 9 năm 2012*

**Tô Nhi A**

## MỤC LỤC

Trang phụ bìa	
Lời cam đoan	
Lời cảm ơn	
Mục lục	
Danh mục các bảng	
<b>MỞ ĐẦU</b> .....	1
<b>Chương 1.CƠ SỞ LÝ LUẬN</b> .....	7
1.1. Lịch sử nghiên cứu vấn đề .....	7
1.1.1. Tổng quan các nghiên cứu về hành vi trên thế giới.....	7
1.1.2. Các nghiên cứu về hành vi ở Việt Nam.....	22
1.2. Những cơ sở lý luận của đề tài.....	23
1.2.1. Lý luận về hành vi tham gia giao thông.....	23
1.2.3. Đặc điểm về hành vi tham gia giao thông của sinh viên ở một số trường Đại học tại TP.HCM.....	40
<b>Tiểu kết chương 1</b> .....	48
<b>Chương 2. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VỀ HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG CỦA SINH VIÊN MỘT SỐ TRƯỜNG ĐẠI HỌC TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH</b> .....	50
2.1. Tổ chức nghiên cứu .....	50
2.1.1. Mục đích nghiên cứu.....	50
2.1.2. Phương pháp nghiên cứu thực trạng .....	50
2.1.3. Công cụ nghiên cứu .....	52
2.2. Kết quả nghiên cứu .....	54
2.2.1. Nhận thức của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ.....	54
2.2.2. Thái độ của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ .....	58

2.2.3. Một số biểu hiện ở hành vi chấp hành luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên. ....	63
2.2.4. Nguyên nhân làm cho sinh viên hay vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ .....	73
2.2.5. Đánh giá của sinh viên về hiệu quả của các loại hình tuyên truyền luật an toàn giao thông.....	76
2.3. Một số giải pháp đề xuất nhằm thay đổi hành vi tham gia giao thông của sinh viên theo hướng tích cực .....	78
2.3.1. Nhóm giải pháp nâng cao nhận thức, ý thức của sinh viên về An toàn giao thông.....	79
2.3.2.Nhóm giải pháp quản lí của các cơ quan chức năng.....	81
Tiểu kết chương 2.....	83
<b>KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ</b> .....	85
1. Kết luận .....	85
2. Kiến nghị .....	86
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO</b> .....	88

## DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 2.2: Nhận thức của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ.....	54
Bảng 2.3. Nhận biết của sinh viên về các biển báo trong giao thông đường bộ ...	55
Bảng 2.4. So sánh nhận thức của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ trên phương diện trường .....	56
Bảng 2.5: Thái độ của sinh viên khi vi phạm luật giao thông đường bộ .....	58
Bảng 2.6: Thái độ của sinh viên đối với việc quên mang giấy tờ xe khi tham gia giao thông. ....	59
Bảng 2.7: Thái độ của sinh viên khi phải tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông đường bộ .....	60
Bảng 2.8: Sự khác nhau về thái độ của sinh viên khi vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ .....	61
Bảng 2.9: Sự khác nhau về thái độ của sinh viên khi phải tham gia các hoạt động tuyên truyền luật an toàn giao thông đường bộ.....	62
Bảng 2.10: Biểu hiện ở hành vi chấp hành luật an toàn giao thông của sinh viên trong một số tình huống nằm trong luật an toàn giao thông đường bộ.....	64
Bảng 2.11: Biểu hiện ở hành vi chấp hành luật an toàn giao thông của sinh viên trong một số tình huống quen thuộc .....	67
Bảng 2.12: Mức độ thực hiện các hành vi chấp hành luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên .....	69
Bảng 2.13: So sánh biểu hiện ở hành vi chấp hành an toàn giao thông giữa các sinh viên trong một tình huống thường gặp .....	72
Bảng 2.14: Nhận định của sinh viên về những nguyên nhân làm cho họ hay vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ .....	73
Bảng 2.15: Đánh giá của sinh viên về hiệu quả của các loại hình tuyên truyền luật an toàn giao thông hiện nay .....	76

## MỞ ĐẦU

### 1. Lý do chọn đề tài

Hiện nay an toàn giao thông là một vấn đề lớn, được cả xã hội quan tâm. Đi khắp các nẻo đường gần xa khẩu ngữ “An toàn giao thông là hạnh phúc cho mọi nhà” như lời nhắc nhở, cũng là lời cảnh báo với những người đang tham gia giao thông, hãy nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông để đem lại an toàn cho mình và hạnh phúc cho gia đình, góp phần xây dựng xã hội ngày càng văn minh, tốt đẹp hơn;

Nhưng hàng năm số vụ tai nạn giao thông vẫn không hề suy giảm, ngược lại nó còn tăng lên rất nhiều mà phần lớn nguyên nhân gây ra các vụ tai nạn là do ý thức, thái độ chấp hành luật lệ giao thông của mỗi người còn hạn chế, dẫn đến những biểu hiện hành vi như: uống rượu bia vượt quá nồng độ cho phép khi lái xe, không đội mũ bảo hiểm ở phần đường bắt buộc phải đội mũ bảo hiểm, chở trên ba người phóng nhanh vượt ẩu,...;

Theo báo cáo của Tổ chức Y tế thế giới (WHO) và Ngân hàng thế giới (WB) thì mỗi năm, thế giới có hơn 1,2 triệu người chết vì tai nạn giao thông đường bộ. Thống kê còn cho thấy, khoảng 50 triệu người khác bị thương trong các tai nạn đó. Ở Việt Nam, năm 2011 và hai tháng đầu năm 2012 cả nước đã xảy ra 49.518 vụ tai nạn giao thông và va chạm giao thông đường bộ, làm chết 12.399 người, bị thương 54.192 người, tình hình ùn tắc giao thông diễn biến rất phức tạp, đặc biệt tại các thành phố lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Theo Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB), tổn thất vật chất hàng năm ở Việt Nam do tai nạn giao thông khoảng 885 triệu USD;

Ngoài vấn đề an toàn, phát triển bền vững giao thông đô thị còn được xem là cơ sở mấu chốt của phát triển xã hội. Phát triển giao thông phải dựa trên ba yếu tố cơ bản là: hệ thống cơ sở hạ tầng, hệ thống phương tiện và con



người tham gia giao thông. Yếu tố con người là nhân tố cơ bản, trong đó, hành vi tham gia giao thông là biểu hiện nổi trội, là thước đo độ phát triển của văn minh xã hội. Biểu hiện của hành vi khi tham gia giao thông không đơn giản là việc chấp pháp, như không: chạy xe quá tốc độ, lạng lách, đánh võng, vượt ẩu, vượt đèn đỏ, đi không đúng làn xe quy định, dừng đỗ xe không đúng nơi quy định, lạm dụng việc sử dụng còi, không đội mũ bảo hiểm, uống rượu bia khi lái xe, đi xe thành nhiều hàng; mà còn là cách thể hiện nét đẹp văn hóa: nhường nhịn khi lưu thông, xử lý các tình huống và quết bằng thái độ ôn hòa, tôn trọng nhau,....

Với nhịp sống nhanh và thay đổi hàng giờ như hiện nay nhu cầu đi lại, tham gia giao thông là việc tất yếu của mỗi cá nhân và thái độ của chúng ta khi tham gia giao thông ảnh hưởng rất lớn tới sự an toàn của bản thân và những người xung quanh. Lứa tuổi thanh niên trong đó có sinh viên là lứa tuổi mới lớn, không ít người trong đó có tư tưởng muốn khẳng định bản thân, cá tính của mình. Họ thể hiện cả điều đó khi tham gia giao thông. Thực trạng giao thông Việt Nam, nổi trội là: vi phạm qui định, gây ra tai nạn và hành xử kém văn hóa đang là nỗi nhức nhối và đau lòng của xã hội. Những con số thống kê về tình hình vi phạm giao thông, tai nạn giao thông cứ tăng dần trong những năm qua, hậu quả để lại là sự mất mát về thân thể, tính mạng, vật chất, tác động đến tâm lý của những người trong cuộc... Từ đó, tạo nên gánh nặng cho gia đình, xã hội - Trong tổng số 49.518 vụ tai nạn giao thông, có gần 40% vụ liên quan đến đối tượng dưới 24 tuổi – là lứa tuổi học sinh, sinh viên – mặc dù, Bộ GD&ĐT vẫn không ngừng đưa ra các chiến dịch an toàn giao thông trong học đường, điển hình tháng 9 hằng năm được mặc định là “Tháng an toàn giao thông”.

Vì vậy, việc phân tích đánh giá và đưa ra các giải pháp khắc phục các hành vi khi tham gia giao thông của sinh viên là rất cần thiết, đây là yếu tố cơ bản để hình thành nếp “văn hóa giao thông” ở nước ta nói chung và tại TP.Hồ Chí Minh nói riêng. Kết quả nghiên cứu của đề tài **“Hành vi tham gia giao thông của sinh viên một số trường đại học tại thành phố Hồ Chí Minh”** được xác định như một cơ sở quan trọng để góp phần điều chỉnh hành vi tham gia giao thông của sinh viên theo hướng tích cực và an toàn hơn.

## **2. Mục đích nghiên cứu**

- Nghiên cứu thực trạng hành vi tham gia giao thông của sinh viên ở một số trường Đại học tại TP.Hồ Chí Minh, từ đó góp phần giúp nhà trường thiết kế những chương trình tuyên truyền Luật an toàn giao thông cho sinh viên có hiệu quả hơn; đồng thời giúp các cơ quan hữu quan có thêm căn cứ để lựa chọn các biện pháp cải thiện tình hình an toàn giao thông trên địa bàn TP.HCM.

## **3. Đối tượng và khách thể nghiên cứu**

### **3.1. Đối tượng nghiên cứu**

- Hành vi tham gia giao thông của sinh viên ở một số trường Đại học tại TP.Hồ Chí Minh.

### **3.2. Khách thể nghiên cứu**

Sinh viên các trường Đại học tại TP.Hồ Chí Minh, cụ thể:

- 100 sinh viên trường Đại học Sư Phạm TP.HCM.
- 100 sinh viên trường Đại học Kỹ thuật Công nghệ TP.HCM

## **4. Giả thuyết nghiên cứu**

- Nhận thức về việc thực hiện hành vi đúng luật khi tham gia giao thông của sinh viên là tốt.

- Sinh viên hoàn toàn biết đến các hậu quả khi xảy ra tai nạn gia thông, tuy nhiên, hành vi chấp hành luật giao thông của sinh viên ở một số

trường Đại học tại TP.HCM chưa đúng qui định;

- Có sự khác nhau trong việc thực hiện hành vi tham gia giao thông giữa sinh viên các trường trong nội thành – ngoại thành; đặc thù nghề nghiệp được đào tạo và khác nhau do giới tính. Cụ thể: Sinh viên Trường Trường học Sư phạm TP.HCM, được học tập, đào tạo để sau này là những người có trách nhiệm trong giáo dục, đào tạo thế hệ trẻ sẽ có hành vi tham gia giao thông đúng luật hơn sinh viên Trường Đại học Kỹ thuật Công nghệ.

- Có nhiều yếu tố ảnh hưởng đến hành vi chấp hành luật giao thông của sinh viên khi tham gia giao thông như: yếu tố thuộc về sinh viên (nhận thức, xúc cảm, hành vi, đặc điểm tâm sinh lý); yếu tố thuộc về xã hội (các hình thức tuyên truyền, hướng dẫn, sự tác động của bạn bè, tâm lý cộng đồng...).

## **5. Nhiệm vụ nghiên cứu**

5.1.Nghiên cứu một số vấn đề lý luận về hành vi, hành vi tham gia giao thông của sinh viên; mối quan hệ giữa hành vi tham gia giao thông với nhận thức của sinh viên về luật an toàn giao thông và văn minh đô thị.

5.2.Khảo sát và đánh giá thực trạng hành vi tham gia giao thông của sinh viên.

- Tìm hiểu nhận thức của sinh viên về luật an toàn giao thông.
- Tìm hiểu về biểu hiện hành vi của sinh viên khi tham gia giao thông.
- Tìm hiểu thực trạng mối quan hệ giữa nhận thức và hành vi tham gia giao thông của sinh viên.
- So sánh sự khác biệt về biểu hiện hành vi tham gia giao thông giữa các nhóm sinh viên.

5.3.Chỉ ra nguyên nhân của hành vi tham gia giao thông chưa đúng với qui định của luật an toàn giao thông và văn minh đô thị.

5.4.Đề xuất một số biện pháp nhằm góp phần điều chỉnh hành vi tham gia giao thông của sinh viên theo hướng tích cực và an toàn hơn.

## **6. Giới hạn phạm vi nghiên cứu**

6.1. Giới hạn về địa bàn nghiên cứu: Tác giả chỉ nghiên cứu tại 2 trường Đại học ở TP.Hồ Chí Minh:

- Trường Đại học Sư Phạm TP.HCM với cơ sở 1 ở tại Quận 5 – quận nội thành TP.Hồ Chí Minh.
- Trường Đại học Dân lập Kỹ thuật Công nghệ TP.HCM (Hutech) tọa lạc ở đường Điện Biên Phủ, quận Bình Thạnh – vị trí cửa ngõ của TP.Hồ Chí Minh.

6.2. Giới hạn về khách thể nghiên cứu:

- 100 sinh viên bao gồm năm thứ 2 và năm thứ 3 - trường ĐH Sư Phạm TP.Hồ Chí Minh bao gồm.
- 100 sinh viên năm thứ 3 trường Đại học Dân lập Kỹ thuật Công nghệ TP.HCM.

Nhóm khách thể được chọn không nhất thiết phải chia đều tỉ lệ giới tính.

## **7. Phương pháp nghiên cứu**

7.1. Phương pháp nghiên cứu lí luận: Phân tích và hệ thống hóa các tài liệu liên quan đến hành vi và hành vi tham gia giao thông của sinh viên nhằm xây dựng cơ sở lý luận cho việc triển khai nghiên cứu thực tiễn.

7.2. Phương pháp nghiên cứu thực tiễn

- Phương pháp điều tra bằng bảng hỏi. Thu thập thông tin từ khách thể nghiên cứu nhằm:
  - + Mô tả được hành vi tham gia giao thông của sinh viên
  - + Đưa ra thực trạng về việc tham gia giao thông của sinh viên
  - + Xác định các nguyên nhân về việc thực hiện hành vi tham gia giao thông chưa đúng luật an toàn giao thông đường bộ
  - + Xác định mối liên quan giữa nhận thức và hành vi tham gia giao thông của sinh viên.

+ Xác định mối liên quan giữa cơ sở hạ tầng giao thông và hành vi tham gia giao thông của sinh viên.

+ Phác thảo các biện pháp khắc phục hành vi tham gia giao thông chưa đúng luật ở sinh viên.

- Phương pháp quan sát. Thực hiện việc quan sát và ghi lại hình ảnh khi tham gia giao thông của sinh viên tại các địa điểm: cổng trường, tuyến đường trọng tâm mà sinh viên sử dụng khi đến trường.

- Phương pháp phỏng vấn. Đặt câu hỏi, lấy ý kiến trực tiếp của sinh viên về các hành vi thường thấy khi sinh viên tham gia giao thông. Đồng thời, phỏng vấn Cảnh sát giao thông để có thông tin xác thực về mức độ vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên.

7.3. Xử lý số liệu. Các số liệu thu được sẽ được xử lý bằng toán thống kê ứng dụng trong nghiên cứu. Phần mềm SPSS for Windows được dùng để:

- Tính điểm trung bình (Mean)
- Đếm tần số, tính phần trăm (Count, Percentile)
- So sánh (dùng kiểm nghiệm T và F)
- Tương quan (Pearson)
- Kiểm nghiệm ANOVA
- Chi - Square với mức ý nghĩa 95% để làm rõ sự khác biệt về hành vi tham gia giao thông của sinh viên giữa các biến số khác nhau được lựa chọn trên thông tin chung của mẫu nghiên cứu.

## **8. Đóng góp của đề tài:**

Giúp nhà trường cũng như các cơ quan hữu quan nắm bắt được thực trạng hành vi tham gia giao thông cũng như các nguyên nhân của việc vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên; trên cơ sở đó, xây dựng những biện pháp tác động để thay đổi hành vi tham gia giao thông theo hướng tích cực và an toàn cho sinh viên các trường Đại học tại TP.Hồ Chí Minh.

## **Chương 1.**

### **CƠ SỞ LÝ LUẬN**

#### **1.1. Lịch sử nghiên cứu vấn đề**

##### **1.1.1. Tổng quan các nghiên cứu về hành vi trên thế giới**

Các nhà khoa học đã tiếp cận nghiên cứu hành vi dưới nhiều góc độ khác nhau. Những nhà sinh học xem xét hành vi với tư cách là cách sống, thể ứng xử trong một môi trường nhất định dựa trên sự thích nghi của cơ thể với môi trường.

Một trong những đại diện nổi trội của Sinh lý học là Pavlov (1849 – 1936) đã có những nghiên cứu rất công phu về hành vi. Ông cho rằng hành vi là kết quả của quá trình thành lập phản xạ có điều kiện. Ông khám phá ra điều này khi làm thí nghiệm trên con chó của mình. Ban đầu, ông chỉ muốn thí nghiệm điều kiện làm một con chó rõ nước dãi. Ông thường rung chuông trước khi mang thức ăn đến cho con chó và phát hiện rằng con chó nhỏ nước dãi trước khi thức ăn thật sự đưa tới miệng. Ngạc nhiên hơn, ngay cả khi ông rung chuông mà không mang theo thức ăn, con chó vẫn nhỏ nước dãi nhiều hơn bình thường.

Từ đó, Pavlov kết luận rằng một kích thích có điều kiện (Conditioned Stimulus - CS) nếu luôn xảy ra ngay sau (hoặc cùng lúc với) kích thích không điều kiện (Unconditioned Stimulus - US) có thể dẫn tới phản ứng vốn chỉ chịu tác động bởi kích thích không điều kiện (Unconditioned -> Conditioned Response – U/CR). Ở đây, con chó luôn ngửi thấy mùi thức ăn ngay sau khi (hoặc cùng lúc với) nghe tiếng chuông rung thì ngay cả khi lúc không có thức ăn, nó vẫn rõ nước dãi nhiều hơn bình thường.

Pavlov và cộng sự đã làm nhiều nghiên cứu trên thực nghiệm các hiện tượng hành vi của động vật mà ông gọi là thần kinh cao cấp, và ông đã xây

dựng nên thuyết về phản xạ có điều kiện. Đây là một cống hiến rất to lớn đối với không chỉ với Sinh lý học, Y học mà còn đặc biệt với Tâm lý học. [11]

Trong khi đó, Tâm lý học coi con người là một chủ thể tích cực chứ không phải là một cá thể thích nghi thụ động với môi trường theo kiểu con vật. Hành vi của con người bao giờ cũng có mục tiêu, mục đích và thông qua sự thúc đẩy của động cơ. Từ đó, thôi thúc tìm hiểu “hành vi con người là tâm lý” đã tạo điều kiện cho một môn khoa học ra đời và phát triển.

### **1.1.1.1 Quan niệm về hành vi trong Tâm lý học phương Tây**

#### **- Quan niệm về hành vi của trường phái Tâm lý học hành vi:**

+ Quan niệm về hành vi của Tâm lý học hành vi cổ điển: Tiếp cận hành vi của Tâm lý học hành vi (Tâm lý học hành vi cổ điển của J.Watson) là một trong những cố gắng rất lớn của tâm lý học đầu thế kỷ XX nhằm khắc phục tính chủ quan trong nghiên cứu. J.Watson cho rằng: “Chỉ có hành vi của tồn tại người mới là đối tượng của thuyết hành vi, còn ý thức chỉ là một cái gì đó vu vơ, vô ích”. Hành vi được quan niệm là phản ứng (là bất cứ cái gì mà sinh vật làm và nó bao gồm rất nhiều thứ) để trả lời kích thích (là một tình huống tổng quát của môi trường hay một điều kiện bên trong nào đó của sinh vật). Kích thích (S) luôn là nguyên nhân, phản ứng (R) luôn là kết quả theo nguyên tắc của thuyết quyết định luận máy móc. Nhờ những cử động, phản ứng đó mà động vật và người với tư cách là “một cơ quan biết phản ứng” hay “một hệ thống vật lý” sẽ thích nghi với môi trường nhằm đảm bảo sự sống còn. Cơ chế hình thành các hành vi là sự mò mẫm của chủ thể theo nguyên tắc ô “thử và sai”, qua nhiều lần, cho tới khi xác lập được phản ứng phù hợp, luyện tập và củng cố nó. Cũng theo J.Watson, loại hình hành vi người và loại hình hành vi động vật có ba sự khác biệt:

Khác biệt thứ nhất hoàn toàn thuộc ở lĩnh vực sinh vật của con người, bắt đầu từ thời kỳ bào thai, đến tuổi già: “Con người như là một động vật có vú, một động vật hai chân, hai tay, với những ngón tay uyển chuyển, như là một động vật có thời kì bào thai hơn chín tháng, một thời kỳ thơ ấu bất lực kéo dài, một thời kỳ tuổi thơ phát triển kéo dài... và một cuộc đời kéo dài 70 tuổi”.

Khác biệt thứ hai giữa hành vi người và hành vi động vật là ở thể giới vật thể mà con người có rộng hơn động vật: “Hành vi người là mọi ứng xử và từ ngữ của con người, cả những cái di truyền lẫn cái tự tạo”, “Con người là động vật phản ứng với từ ngữ và sử dụng từ ngữ”. “Ở con người non 50% tổng các phản ứng là các phản ứng ngôn ngữ”, nhưng theo J.Watson thì “các phản ứng ngôn ngữ ấy chẳng quan chỉ là sự co bóp các cơ cổ mà thôi”.

Khác biệt thứ ba, con người là một “tồn tại xã hội”, tồn tại xã hội đó chỉ là một cơ thể làm việc và biết nói năng. Theo J.Watson: “Làm và nói có nghĩa là tạo ra cả một tổ hợp phản ứng phức tạp, tập hợp lại thành một tổ hợp phản ứng như: xây nhà, chơi quần vợt, viết thư..., để con người thích nghi với môi trường”.

Theo J.Watson ở con người có bốn loại hành vi: hành vi tập thành minh (bên ngoài) như nói, viết và chơi bóng, hành vi tập thành mặc nhiên (bên trong) như sự tăng nhịp đập của tim gây nên khi nhìn thấy máy khoan của nha sĩ, hành vi tự động minh nhiên như nháy mắt, hắt hơi, hành vi tự động mặc nhiên như sự tiết dịch và các biến đổi về tuần hoàn. Mọi việc người ta làm, kể cả suy nghĩ, đều thuộc về một trong bốn loại hành vi này.

Như vậy, thuyết hành vi của J.Watson có mấy điểm đáng chú ý khi đề cập về hành vi người:

Hành vi người tuy có một số khác biệt so với động vật, nhưng vẫn chỉ là tổ hợp phản ứng của cơ thể để trả lời các kích thích tác động vào cơ thể.



Không thừa nhận tâm lý, ý thức tham gia vào việc điều khiển hành vi người. Để nghiên cứu hay điều khiển hành vi nói chung và hành vi người nói riêng thì chỉ cần dựa vào yếu tố đầu trong công thức  $S \rightarrow R$ .

Rõ ràng, quan niệm của J.Watson về hành vi với công thức  $S \rightarrow R$ , khó có thể lý giải được trường hợp khi cùng một kích thích (S), nhưng lại có các phản ứng (R) khác nhau – liên quan tới những yếu tố thuộc về chủ thể phản ứng. Chúng tôi chia sẻ với tác giả B.R.Hergenhahn khi ông nhận xét mặt hạn chế của thuyết hành vi: J.Watson đã không thành công trong cố gắng gạt bỏ khái niệm ý thức ra khỏi tâm lý học. Hơn bao giờ hết, càng ngày càng có nhiều nhà tâm lý học nghiên cứu về chính các quy trình nhận thức mà J.Watson gạt bỏ, coi thường hay phủ nhận.

+ Quan niệm về hành vi của các nhà Tâm lý học hành vi mới: Các nhà hành vi mới, trong luận thuyết của mình đã cố gắng phát triển và phong phú thêm khái niệm hành vi. E.C.Tolman và K.L.Hull nhấn mạnh tính đa tử của hành vi, họ đã đưa biến số “trung gian” – O vào giữa “S” và “R” để thành công thức: S-O-R, nhưng O lại phụ thuộc chủ yếu vào môi trường bên ngoài. Cho nên khái niệm hành vi của các nhà Tâm lý học hành vi mới vẫn chỉ nằm ở trong phạm vi của công thức mà J.Watson đã đề cập:  $S \rightarrow R$ .

+ Quan niệm về hành vi trong tâm lý học hành vi tạo tác của B.F.Skinner: Kế thừa tâm lý học hành vi của J.Watson, Skinner cho rằng hành vi là cái “cơ thể làm ra, hay chính xác hơn là cái mà do một cơ thể làm ra và được một cơ thể quan sát thấy được”. Tuy nhiên, Skinner quan niệm trong hệ thống hành vi có một hành vi tạo tác; chẳng hạn động vật bị rơi vào hoàn cảnh – chiếc lồng do người thực nghiệm tạo ra (gọi là “cái lồng Skinner”), thì thoạt đầu động vật thực hiện một số thao tác (cử động) ngẫu nhiên, có thao tác đúng, tức là đi đúng hướng có kích thích được củng cố. Những thao tác này

“chính là tác động ngược lên có thể nhìn thấy của củng cố. Dù coi môi trường gồm môi trường vật lý, sinh vật, môi trường xã hội hay còn gọi là môi trường văn hóa, thì con người theo quan niệm của Skinner chẳng qua vẫn là cơ thể người mang hành vi được hình thành nhờ có các loại môi trường trên tác động vào. Môi trường theo J.Watson có vai trò khơi dậy hành vi, còn theo Skinner thì nó có vai trò chọn lọc hành vi; sự tăng cường các yếu tố phụ thuộc mà môi trường cung cấp sẽ quyết định hành vi nào trở nên mạnh hơn và hành vi nào không. Điều này có nghĩa là xác suất, tần số và cường độ xuất hiện hành vi tạo tác hoàn toàn phụ thuộc vào các yếu tố củng cố và cách thức củng cố từ môi trường. B.F.Skinner cho rằng sự khác biệt đầu tiên giữa hành vi có điều kiện với hành vi tạo tác là hành vi có điều kiện xuất hiện nhằm tiếp nhận một kích thích củng cố, còn hành vi tạo tác nhằm tạo ra kích thích củng cố. Vì thế người ta gọi hành vi tạo tác là hành vi được hình thành “trong điều kiện hóa có hiệu lực” nhằm đáp lại kích thích của môi trường một cách tích cực chủ động. Nhờ tiếp cận các điều được củng cố thì kiểm soát được hành vi. Do vậy, nếu kiểm soát được củng cố thì kiểm soát được hành vi. Theo Skinner: Cái gọi là các sự kiện tâm lý thực ra chỉ là các sự kiện sinh lý được dán cho cái nhãn ý thức. Và vì thế, luận thuyết về hành vi tạo tác của Skinner về cơ bản vẫn thể hiện kênh thẳng “vào – ra” , tức là vẫn thể hiện công thức S – R trong Tâm lý học hành vi của J.Watson.

Như vậy, quan niệm về hành vi tạo tác của Skinner chỉ đúng khi con người sống trong môi trường điều kiện hóa, trong môi trường này, những hành vi mà chúng ta mong muốn ở người khác có điều kiện hình thành, củng cố và phát triển. Còn khi con người ra khỏi môi trường đó, hành vi của họ không diễn ra như quan niệm của Skinner, thậm chí những hành vi đã được huấn luyện có thể không còn, nó “bị rơi rụng”, “bị vứt bỏ”.

Tóm lại: Các tác giả của Tâm lý học hành vi coi hành vi chỉ đơn thuần là phản ứng trả lời kích thích. Tuy có quan niệm hơi khác nhau về các yếu tố và vai trò của chúng tác động đến hành vi, nhưng đều nhấn mạnh tính quyết định của kích thích đối với hành vi; không thừa nhận có sự tồn tại của tâm lý, ý thức và sự tác động của nó đối với hành vi người. Môi trường có vai trò khơi dậy hành vi, cứ có kích thích là có hành vi theo công thức  $S \rightarrow R$  thành công thức  $S - O - R$ , nhưng O lại phụ thuộc chủ yếu vào môi trường bên ngoài (E.C.Tolman, K.L.Hull...). [12]

Tác giả luận án cho rằng: Quan niệm trên về hành vi và vai trò của kích thích (S) đối với hành vi (R) có ý nghĩa nhất định đối với hành vi chấp hành Luật giao thông đường bộ: Chẳng hạn như cảnh sát giao thông tăng cường việc xử lý hành vi vi phạm Luật giao thông đường bộ sẽ giảm được hành vi vi phạm đó. Tuy vậy, chúng ta vẫn nhìn thấy một điều khá rõ là: Cách tiếp cận của Tâm lý học hành vi không khác quan điểm của các nhà sinh học là bao, Tâm lý học hành vi không chỉ ra được đặc trưng của hành vi người.

- **Quan niệm về hành vi theo Phân tâm học:** Sigmund Freud, đại diện cho trường phái Phân tâm học (1856 – 1939) cho rằng: Con người có ID (tiếng La tinh có nghĩa là “cái Ấy” – bản năng tính dục), Ego (tiếng La tinh có nghĩa là “cái Tôi” – bản ngã) và Superego (tiếng La tinh kết hợp của Super và Ego – cái bên trên cái Tôi hay “cái siêu tôi”). Lực tập hợp gắn với các bản năng thì được gọi là libido (tiếng La tinh có nghĩa là dục tính) và sức thôi thúc của libido (tiếng La Tinh có nghĩa là dục tính) và sức thôi thúc của libido cắt nghĩa cho đa số hành vi của con người. Công việc của Ego là làm cho ước muốn của Id phù hợp với thực tại tương ứng trong môi trường vật lý (cái tôi hoạt động nhằm phục vụ cái ấy, Ego bị chi phối bởi nguyên lý thực tại vì các đối tượng mà nó cung cấp phải dẫn đến sự thỏa mãn một nhu cầu thực sự chứ

không phải một sự thỏa mãn trong tưởng tượng. Superego khi được phát triển đầy đủ có hai phần: Lương tâm gồm các kinh nghiệm do thỏa mãn nhu cầu mà bị phạt đã được nội tâm hóa và Ngã lý tưởng gồm các kinh nghiệm cũng được nội tâm hóa do được thưởng thi thỏa mãn nhu cầu. Một khi Ego đã phát triển thì hành vi được điều khiển bởi các giá trị đã được nội tâm hóa, thường là các giá trị của cha mẹ. Khi đó các cảm giác có tội hay tự hào, giúp cá nhân hành động theo các giá trị xã hội, cho dù không có sự hiện diện của các hình ảnh uy quyền của cha mẹ. Theo S.Freud ở con người lành mạnh cả về thể chất lẫn tinh thần đều có “những hành vi sai lạc” bao gồm: những hành động lờ: lờ lời, những câu chữ viết lờ tay, những câu đọc chữ lờ miệng, những sự quên và đãng trí. Những hành vi sai lạc này xuất hiện thay thế cho hành vi mà người ta mong muốn hay đang chờ đợi, những hành vi sai lạc là những hành vi có ý nghĩa; chúng đều có nguyên nhân từ cái vô thức. Và như thế, theo S.Freud “Những hành vi sai lạc cũng có thể hiển cho chúng ta những dữ kiện để khảo sát những công trình quan trọng hơn”.

Như vậy, hành vi theo quan điểm của S.Freud do nguồn năng lượng tình dục (libido) bị chèn ép tạo ra và quyết định. Và ảnh hưởng của học thuyết S.Freud đối với ý học thì quá rõ ràng khi hầu như những bệnh viện tâm thần đều sử dụng những yếu tố và những nguyên lý cơ bản trong khoa học tâm lý của S.Freud. Đồng thời, học thuyết này cũng tác động đến việc nghiên cứu tác giả, tác phẩm trong văn học, nghệ thuật sâu xa không kém.

Trong tâm lý học, việc đánh giá học thuyết S.Freud còn nhiều quan điểm khác nhau, thậm chí trái ngược nhau. Với tư duy biện chứng – không phủ định sạch trơn, chúng ta có thể kế thừa “hạt nhân hợp lý” trong quan điểm của S.Freud về cội nguồn của hành vi; về mâu thuẫn, xung đột giữa cái bản năng và cái xã hội, về kinh nghiệm được nội tâm hóa do bị phạt hay được

thường với các cảm giác có tội hay tự hào giúp cá nhân hành động theo các giá trị xã hội. Những vấn đề này rất có ý nghĩa trong nghiên cứu hành vi, trong đó có hành vi tham gia giao thông đường bộ. Tìm các giải pháp phát triển hành vi hợp chuẩn mực xã hội, hạn chế hành vi sai lệch chuẩn mực xã hội, trong đó có giải pháp thưởng phạt nghiêm minh, giải pháp khai thác “bản năng sống của con người bằng các hoạt động thể thao, vui chơi giải trí lành mạnh, để con người giải tỏa những năng lượng tiềm ẩn một cách có văn hóa”

- **Quan niệm về hành vi của Tâm lý học nhân văn:** A.Maslow được là “Người cha tinh thần” của Tâm lý học nhân văn (ra đời vào những năm 60 của thế kỷ XX). Trong lý thuyết của ông, nhu cầu của con người được sắp xếp theo một thứ bậc nhất định từ thấp đến cao, nhu cầu bậc thấp được thỏa mãn trước và ngay sau khi những nhu cầu này được thỏa mãn thì nhu cầu bậc cao hơn tiếp theo sẽ xuất hiện và thúc đẩy con người hoạt động để thỏa mãn nó.



Theo trường phái này: Hành vi của con người không chỉ bao gồm hành vi “mở” (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. Các quan điểm của trường phái Tâm lý học nhân văn có khuynh hướng đối lập với cách giải thích của Tâm lý học hành vi và của Phân tâm học về hành vi. Nếu Tâm lý học Phân tâm lấy điều kiện bên

trong, còn Tâm lý học hành vi lấy các điều kiện bên ngoài làm nguyên tắc quyết định hành vi của con người; thì Tâm lý học nhân văn 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. Nghiên cứu cá nhân mang lại nhiều thông tin hơn là nghiên cứu những đặc điểm chung của tập thể. Hành vi của con người là sự tổng hợp của nhiều khuynh hướng, họ lý giải hành vi của con người trên cơ sở tôn trọng con người với tư cách cá nhân - tôn trọng giá trị sáng tạo, trách nhiệm cũng như các phẩm giá cá nhân. Ví như: trường phái Tâm lý học nhân văn lý giải hành vi tìm kiếm sự trợ giúp của con người là do họ có cảm giác bất an, không hài lòng, gặp thất bại trong cuộc sống... Nguyên nhân của các cảm giác đó là do con người thiếu các quan hệ tình cảm có ý nghĩa hoặc bản thân không có mục tiêu quan trọng để phấn đấu. Trường phái này đã phát triển một kiểu trị liệu tâm lý “tự giúp mình” để con người ứng phó với những vấn đề nan giải trong cuộc sống. [14]

Như vậy, trường phái Tâm lý học nhân văn dựa trên quan điểm nhìn nhận hành vi người ở góc độ cá nhân mà bỏ qua sự chi phối của cộng đồng xã hội đến hành vi của cá nhân.

Trong khi đó, từ năm 1895, Gustave Le Bon đã nghiên cứu về đám đông đã chỉ ra rằng: “Đám đông bao giờ cũng vô thức, dù là bất cứ đám đông nào,... khi đã tham gia đám đông, lập tức tính cách hay trí tuệ của từng cá nhân trong đó hoàn toàn biến đổi, họ hành động hoàn toàn theo những quy luật khác”. “Dù những cá nhân hợp thành nó như thế nào, dù đời sống, nghề nghiệp, tính cách hay trí tuệ của những cá nhân ấy giống nhau hay khác nhau ra sao, thì chỉ riêng việc họ chuyển biến thành đám đông, họ đã có một tâm hồn tập thể làm cho họ cảm nhận, suy nghĩ, và hành động theo một cách hoàn

toàn khác với cách mà một cá nhân riêng lẻ vẫn cảm nhận, suy nghĩ và hành động. Có những tư tưởng, tình cảm chỉ nảy sinh hay chỉ biến thành hành động của cá nhân khi cá nhân đó nằm trong đám đông”.

Tựu chung lại, hành vi của con người theo Tâm lý học nhân văn không chỉ bao gồm hành vi “mở” (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. Con người có thể nhận thức và kiểm soát được hành vi của mình, chứ không phải hoàn toàn do tác động bên ngoài hoặc do vô thức quyết định. Hành vi của con người do nhu cầu thúc đẩy và chịu sự tác động của nhiều khuynh hướng. Những vấn đề này có giá trị đối với việc nghiên cứu hành vi người. Tuy nhiên, tâm lý học nhân văn chỉ đề cập hành vi ở góc độ cá nhân mà bỏ qua sự chi phối của xã hội là chưa đầy đủ.

Như vậy, lý luận về hành vi của mỗi trường phái trong tâm lý học phương Tây có những điểm hợp lý: Họ đã khắc phục được cách nhìn duy tâm về hành vi người, có những đóng góp nhất định cho việc nghiên cứu hành vi người. Ví như: Quan niệm hành vi là phản ứng đối với kích thích ( $S \rightarrow R$ ), kiểm soát được yếu tố củng cố sẽ kiểm soát được hành vi, có yếu tố trung gian giữa kích thích và hành vi (quan niệm của các tác giả thuộc trường phái hành vi). Quan niệm về mâu thuẫn, xung đột giữa bản năng và cái xã hội, về kinh nghiệm được nội tâm hóa do bị phạt hay được thưởng với các cảm giác có tội hay tự hào giúp cá nhân hành động theo các giá trị xã hội (quan niệm của phân tâm học). Hành vi của con người là sự tổng hợp của nhiều khuynh hướng, do nhu cầu thúc đẩy. 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 (quan niệm của Tâm lý học nhân văn)...

Tuy nhiên lý luận của các trường phái trên vẫn chưa lý giải được đầy đủ những vấn đề về hành vi người. Vì thế tác giả luận án chỉ kế thừa những “hạt nhân” hợp lý, chứ không thể dựa hoàn toàn vào lý luận về hành vi của một trường phái nào trong tâm lý học phương Tây để nghiên cứu hành vi chấp hành Luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông của sinh viên.

### **1.1.1.2. Quan niệm về hành vi trong Tâm lý học hoạt động**

“Hành vi” theo quan điểm của các nhà Tâm lý học hoạt động không giống khái niệm “hành vi” trong quan niệm của các nhà Tâm lý học hành vi:

L.X.Vugotxki trong bài báo “ý thức là vấn đề của tâm lý học hành vi” (được coi là Cương lĩnh đầu tiên của Tâm lý học hoạt động) đã xác định hành vi là “cuộc sống”, là “lao động, là “thực tiễn”; tức là phải hiểu hành vi là hoạt động với đơn vị của nó là hành động trong cuộc sống, tâm lý, ý thức và hoạt động không tách rời nhau. Việc tạo ra và sử dụng các tín hiệu tự tạo (còn gọi là các dấu hiệu) làm cho hành vi người khác hẳn hành vi con vật. Quá trình hình thành hành vi người là quá trình hình thành hoạt động dấu hiệu, từ các dấu hiệu trung gian đơn giản của hành vi đến chỗ dấu hiệu có ý nghĩa công cụ, phương tiện giao tiếp cũng như phương tiện điều khiển hành vi bản thân. Hành vi không phải là một tổ hợp các phản xạ, phản ứng máy móc theo kiểu “kích thích → phản ứng” nhằm giúp cơ thể thích nghi với môi trường mà hành vi đã chịu sự định hướng, điều khiển, điều chỉnh. Hành vi được xem như là tổ hợp các cử động, thao tác, là mặt bề ngoài của hoạt động. Như vậy, hành vi theo quan niệm của L.X.Vugotxki là hành vi gắn với tâm lý, chúng không tách rời nhau.

X.L.Rubinstein quan niệm hành vi là hoạt động đặc biệt và hoạt động chuyển thành hành vi chỉ khi mà động lực hoạt động từ bình diện đối tượng chuyển sang quan hệ cá nhân – xã hội. Như vậy hành vi không còn là một hay



vài cử động riêng rẽ nào đó của con người mà là tổ hợp các cử động, thao tác, hành động bề ngoài của con người. Đây là vấn đề phương pháp luận của việc nghiên cứu hành vi người. Người nghiên cứu tán thành quan điểm này và coi đây là cơ sở nền tảng trong việc nghiên cứu hành vi chấp hành Luật giao thông đường bộ của sinh viên khi các bạn tham gia giao thông.

Trong “Từ điển giản yếu” (bản Tiếng Nga), A.V.Petrovski và M.G.Iarosevski quan niệm :hành vi là sự tác động qua lại giữa cơ thể sống, thông qua hoạt tính bên ngoài (vận động) và bên trong (tâm lý).

“Bất kì hoạt động thực tế nào cũng có mặt bên ngoài, mặt bên trong chúng liên hệ mật thiết với nhau. Bất kỳ hành động bên ngoài nào cũng gián tiếp liên quan đến các quá trình diễn ra bên trong chủ thể, còn quá trình bên trong bằng cách này hoặc cách khác đều được thể hiện ra bên ngoài... Nhiệm vụ của tâm lý học, đầu tiên là nghiên cứu “mặt bề ngoài” của hoạt động để phát hiện “mặt bên trong”, chính xác hơn là để hiểu được vai trò thực của tâm lý trong hoạt động.

Hành vi là những biểu hiện bên ngoài của hoạt động. Nó gắn với động cơ, nhu cầu và có ý nghĩa xã hội nhất định.

Quyết định luận duy vật biện chứng đã chỉ ra rằng: “Tồn tại quyết định ý thức, ý thức độc lập tương đối với “tồn tại” và tác động trở lại “tồn tại”. Với tinh thần này, các nhà Tâm lý học hoạt động đã quán triệt và chứng minh trong các công trình nghiên cứu của mình: Ý thức được coi là một chất lượng mới của toàn bộ tâm lý người. Theo B.Ph.Lomov: “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. B.Ph.Lomov cho rằng: Sự xuất hiện của ý thức và sự phát triển của ý thức

(trước hết là nói đến ý thức cá nhân) làm cho chức năng cơ bản của cái tâm lý có những đặc điểm mới về chất: Chức năng nhận thức của tâm lý ở cấp độ ý thức thể hiện như là một hoạt động đặc biệt tương đối độc lập và có định hướng. 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. Chức năng giao tiếp của tâm lý ở cấp độ ý thức được phát triển đầy đủ nhất. Tuy tâm lý học có nhiều quan điểm khác nhau về giao tiếp nhưng có thể nói chung nhất rằng: Chức năng giao tiếp của ý thức đã làm cho kinh nghiệm của cá nhân bao gồm cả kinh nghiệm của những người khác, có sự tái tạo, sự phản ánh thuộc tính của một người trong người khác (tất nhiên được biến đổi). Chức năng giao tiếp được thực hiện không những trong quá trình trao đổi tri thức mà cả trong quá trình điều khiển hành vi lẫn nhau của mọi người. Đối với hoạt động : Ý thức giữ vai trò định hướng cao cấp nhất, điều khiển, điều chỉnh tinh vi nhất”: Ý thức vạch ra hướng chung cho hoạt động, sau đó dựa vào từng kết quả của từng hành động mà tiếp tục định hướng cho hoạt động; tức là một mặt nó dựa vào định hướng chung, mặt khác, nó thông qua kết quả hành động, ý thức điều khiển, điều chỉnh hoạt động. 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 lúc có hành động không phải do ý thức mà 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 phổ biến thường xuyên. [10]

Như vậy, các nhà Tâm lý học hoạt động đều thống nhất cho rằng: ý thức là chức năng tâm lý cấp cao chỉ có ở người và hành vi đặc trưng của người là hành vi do ý thức định hướng, điều khiển, điều chỉnh.

Tuy nhiên, các nhà tâm lý học hoạt động quan niệm về cấu trúc của ý thức chưa có sự thống nhất hoàn toàn:

Theo A.N.Leonchiev: Trong bản thân ý thức có cái “nghĩa” và cái “ý”; cả “nghĩ” và “ý” cùng tham gia vào hành động người. Nghĩa là sự phản ánh hiện thực không phụ thuộc vào những thái độ riêng của một người riêng biệt đối với hiện thực này, còn ý của hành động biến đổi cùng với động cơ của nó và vì thế sự biến đổi của nghĩa và ý là không như nhau. Về nghĩa hành động có thể hầu như vẫn giữ nguyên, nhưng động cơ thay đổi thì ý của hành động đã biến đổi và điều này có thể dẫn tới kết quả hành động hoàn toàn khác. Để cho nội dung đang được tri giác trở thành nội dung được chủ thể ý thức thì trong hoạt động của chủ thể, nó phải chiếm vị trí cấu trúc của mục đích trực tiếp của hành động – tham gia vào mối quan hệ phù hợp với động cơ của hoạt động. Ông khẳng định: Trong những hoàn cảnh sống nhất định buộc cá nhân phải lựa chọn, thì đó không phải là sự lựa chọn giữa các nghĩa (“vô thường vô phạt” đối với chủ thể - từ dùng của A.N.Leonchiev) mà là lựa chọn cái “ý cá nhân”. Đây là một quan điểm rất quan trọng khi xem xét hành vi thích ứng xã hội của con người. Từ quan điểm này, cho phép giải thích các hiện tượng phức tạp về hành vi người, trong đó có hành vi chấp hành Luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông: Trong cùng hoàn cảnh, tình huống giao thông đường bộ như nhau, người này thì lựa chọn phương thức xử sự hợp pháp, còn người khác lựa chọn phương thức ứng xử bất hợp pháp; có khi vẫn hoàn cảnh, tình huống tương tự như hoàn cảnh, tình huống trước đây, nhưng

hành vi của cá nhân hiện tại lại thay đổi – diễn ra không giống với khuôn mẫu hành vi trước đây, thậm chí trái ngược hoàn toàn...

X.L.Rubinstein coi ý thức không chỉ là sự phản ánh hiện thực khách quan mà còn thể hiện thái độ của con người với thế giới hiện thực. Ý thức là sự thống nhất giữa tri thức và trải nghiệm.

E.V.Sorokhova coi: ý thức được đặc trưng bởi thái độ tích cực của con người đối với thực tại, với bản thân, với cử chỉ, hành vi và hoạt động của mình, hướng vào việc đạt được mục đích đã đề ra.

Như vậy, hành vi trong quan niệm của các nhà Tâm lý học hoạt động được hiểu theo nghĩa: Hành vi người là biểu hiện bề ngoài của hoạt động, là hành động bên ngoài luôn thống nhất với tâm lý người. Tuy vẫn còn một số khác biệt trong cách hiểu nội dung của nguyên tắc tâm lý và hoạt động thống nhất với nhau, nhưng các nhà Tâm lý học hoạt động đều coi tâm lý và hành vi đều là những cái có thực, quan hệ với nhau, chi phối lẫn nhau, đều có vai trò trong cuộc sống, đều tham gia tích cực vào sự tác động của con người vào thế giới xung quanh cũng như tác động vào chính con người. Hành vi đặc trưng của người là hành vi do ý thức định hướng, điều khiển, điều chỉnh (ngay cả hành động bản năng cũng được ý thức hóa). Tuy vậy, ở con người cũng có lúc có hành động do vô thức định hướng, điều khiển, điều chỉnh nhưng nghiên cứu về lĩnh vực này của Tâm lý học hoạt động còn quá ít.

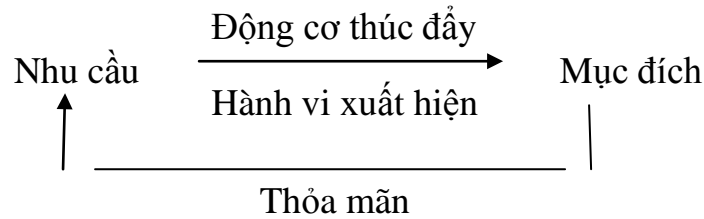
Quan niệm về hành vi như trên không phủ nhận tác động của thế giới xung quanh đối với hành vi, vì suy cho cùng, mọi yếu tố của thế giới xung quanh muốn phát huy tác dụng đối với hành vi thì không thể theo kiểu kích thích → phản ứng, mà phải được phản ánh vào não người, thành những “hình ảnh” tâm lý và kết quả sự tương tác giữa hình ảnh tâm lý này với những hiện tượng tâm lý khác của con người (đã hình thành trước đó do sự tác động của

hiện thực khách quan vào não người) sẽ chi phối hành vi của con người. Quan niệm về hành vi như trên cũng khắc phục được hạn chế của những trường phái không thừa nhận sự tồn tại hoặc quá coi nhẹ vai trò của tâm lý đối với hành vi. Tâm lý chi phối hành vi có thể ở mức độ ý thức hoặc mức độ vô thức (các mức độ phản ánh tâm lý) và như thế, quan niệm trên không bỏ qua vai trò của “vô thức” thúc đẩy hành vi người. Tâm lý người gồm tâm lý cá nhân và tâm lý xã hội, vì thế quan niệm về hành vi mà người nghiên cứu đề cập cũng khắc phục được hạn chế khi chỉ nghiên cứu hành vi ở bình diện cá nhân.

### **1.1.2. Các nghiên cứu về hành vi ở Việt Nam**

Ở Việt Nam, các tác giả như Hà Thế Ngữ, Đặng Vũ Hoạt, Nguyễn Khắc Viện, Phạm Minh Hạc, Vũ Dũng... cũng đã có nhiều đề cập đến “hành vi” trong các nghiên cứu và luận điểm của mình. Nhưng cơ bản nhất, khoa học Tâm lý tại Việt Nam chịu ảnh hưởng mạnh mẽ bởi Tâm lý học mác xít Liên Xô – được công nhận như một “nền tâm lý học chân chính”. Vì thế, tiếp cận về hành vi trong các nghiên cứu tại Việt Nam chủ yếu là sự kế thừa từ tâm lý học mác-xít.

Trong số các nghiên cứu về hành vi ở Việt Nam, người nghiên cứu tập trung vào sản phẩm nghiên cứu của Ts.Vũ Gia Hiền. Ông đã đưa ra khái niệm như sau: tâm lý học xem con người là một chủ thể tích cực chứ không phải là một cá thể chỉ thích nghi thụ động với môi trường theo kiểu con vật. Hành vi của con người bao giờ cũng có mục tiêu, mục đích thông qua sự thúc đẩy của động cơ. Để thấy rõ quá trình tâm lý làm xuất hiện hành vi cá nhân hay nói cách khác xem xét nguồn gốc và nguyên nhân xuất hiện hành vi của con người chúng ta có thể khái quát bằng sơ đồ sau đây:



Nhu cầu tạo nên động cơ thúc đẩy hành vi. Hành vi bao giờ cũng hướng đến mục đích, mục đích là đối tượng của nhu cầu mà con người cần thỏa mãn, chiếm đoạt sử dụng, xác lập sở hữu hoặc giải pháp con người. Với sự phân tích trên, chúng ta thấy rằng sở dĩ hành vi xuất hiện là do có nhu cầu muốn đạt được mục đích nào đó, để đạt được mục đích nào đó con người phải tiến hành các hành động nối tiếp nhau một cách tương đối như hành động định hướng, hành vi thực hiện mục đích.

Như vậy, hành vi bao gồm một chuỗi hành động nối tiếp nhau một cách tương đối nhằm đạt được mục đích để thỏa mãn nhu cầu của con người. Tuy nhiên, trong thực tế không phải lúc nào con người cũng hiểu hết về hành vi của mình. Có những trường hợp sau khi hành vi xuất hiện chúng ta không thể hiểu tại sao chúng ta lại làm như vậy!

## 1.2. Những cơ sở lý luận của đề tài

### 1.2.1. Lý luận về hành vi tham gia giao thông

#### 1.2.1.1 Khái niệm hành vi

Hiện nay trong lý luận cũng như thực tiễn, thuật ngữ hành vi chưa được xác định một cách rõ ràng, dứt khoát. Nói chung con người vẫn dùng thuật ngữ hành vi cho cả động vật và người. Ở người, thuật ngữ hành vi, hành động, hoạt động, việc làm, cách cư xử thường được dùng thay thế lẫn nhau tùy trường hợp, tùy văn cảnh.

Tác giả Dương Thiệu Tống thì lại cho rằng: “Hành vi là những biểu hiện bên ngoài của hoạt động, được điều chỉnh bởi cấu trúc tâm lý bên trong của chủ thể”. Qua định nghĩa này càng thấy được tính gián tiếp, tính chủ động và tính chủ thể trong hành vi của con người. Bên cạnh đó cũng hiện rõ mối quan hệ chặt chẽ giữa nội dung tâm lý bên trong và biểu hiện bên ngoài của hành vi. Nội dung tâm lý bên trong của hành vi không phải là “trạng thái thần kinh” như C.Hulơ quan niệm mà nội dung tâm lý đó là hệ thống những ý định, nhu cầu, động cơ, lý tưởng... nhưng điều quan trọng là tất cả những cái đó đã được xã hội hóa.

Theo từ điển Tiếng Việt của Hoàng Phê chủ biên thì “*hành vi là toàn bộ nói chung những phản ứng, cách cư xử biểu hiện ra ngoài của một người trong một hoàn cảnh cụ thể nhất định*”. Ở đây đề cập đến hoàn cảnh của sự xuất hiện hành vi (tức là những tác động bên ngoài chủ thể) và hành vi ở đây phải là những hành xử người khác có thể quan sát được.

Theo X.L.Rubinstêin: “*Hành vi là kết quả của hành động tích cực của chủ thể đối với các đối tượng chủ thể gặp trong một hoàn cảnh nào đó*”. Hành vi con người không còn đơn thuần là hành vi phản ứng mà thành hành vi tích cực.

Còn theo tác giả Phạm Minh Hạc, hành vi là những biểu hiện bên ngoài của hoạt động và bao giờ cũng gắn liền với động cơ, mục đích.

Trong Tâm lý học xã hội thì hành vi được coi là “hành động hay ý định hành động mà cá nhân sẽ ứng xử với đối tượng”. Khi nói đến hành vi người, chúng ta hiểu đó “là những biểu hiện bên ngoài của hoạt động, được điều chỉnh bởi cấu trúc tâm lý bên trong của chủ thể”

Từ điển Tâm lý học, tác giả Vũ Dũng định nghĩa hành vi như sau: Hành vi là sự tác động qua lại giữa cơ thể sống với môi trường xung quanh, do tính tích cực bên ngoài (kích thích) và bên trong (nhu cầu) thúc đẩy. Thuật ngữ

hành vi dùng để chỉ hành động của các cá thể riêng biệt hay của nhóm, loài (hành vi một chủng loại sự vật hay một nhóm xã hội)

**Tiếp thu những khái niệm và những quan niệm khác nhau về hành vi, theo chúng tôi *hành vi là những biểu hiện ra bên ngoài nhưng lại thống nhất với cấu trúc tâm lý bên trong của nhân cách, là sự thống nhất giữa hình thức bên ngoài và nội dung tâm lý bên trong. Hành vi bên ngoài chỉ là biểu hiện của một đời sống tâm lý bên trong và được điều chỉnh bởi cấu trúc tâm lý bên trong của nhân cách.***

#### **1.2.1.2. Phân loại hành vi**

Hành vi là sự hiện thực hóa những suy nghĩ, tư tưởng, thái độ bên trong của con người. Có nhiều cách phân loại hành vi khác nhau:

*\* Xét theo khía cạnh giá trị thì có hành vi tiêu cực và hành vi tích cực*

- Hành vi tiêu cực của chủ thể xuất hiện trong các hành động đối lập với những nhu cầu của cá nhân hoặc các nhóm xã hội khác. Hành vi tiêu cực có thể là phản ứng theo tình huống, hoặc là đặc điểm cá nhân xuất hiện do nhu cầu của chủ thể nhằm tự khẳng định bản thân, nhằm bảo vệ “cái tôi” của mình. Hành vi tiêu cực còn là kết quả của tính ích kỷ, thờ ơ với lợi ích và nhu cầu của người khác. Cơ sở tâm lý của hành vi tiêu cực là tâm thế xuất hiện do chủ thể không đồng tình, phủ nhận những đòi hỏi, những mong đợi của các thành viên trong các nhóm xã hội. Hành vi tiêu cực xuất hiện cũng do sự chối bỏ hoặc chống lại các quan hệ vốn đã hình thành trong tập thể.

- Hành vi tích cực là hành vi chủ thể có thể làm được và mong muốn làm điều đó, tuy nhiên nó phải đáp ứng được sự mong đợi của người khác. Để tiến hành hành vi tích cực thì chủ thể phải có nhận thức đúng đắn, có tâm thế sẵn sàng, thái độ tích cực và có ý chí để thực hiện.



*\* Nếu căn cứ vào tính chất của hành vi thì có hành vi công khai và hành vi che giấu.*

- Hành vi công khai là hành vi được chủ thể tiến hành trong một môi trường cụ thể và trước sự quan sát và chứng kiến của người khác.

- Hành vi che giấu là hành vi được chủ thể thực hiện nhằm không cho người khác chứng kiến.

*\* Người ta cũng có thể chia hành vi thành ba loại: hành vi bản năng, hành vi kỹ thuật và hành vi cảm xúc.*

- Hành vi bản năng là những hành vi mang tính bẩm sinh.

- Hành vi kỹ thuật là hành động mang tính kỹ thuật được con người học hỏi trong cuộc sống, trong nhà trường.

- Hành vi cảm xúc là những hành vi giữa người với người, thông qua đó mà họ biểu hiện thái độ, tình cảm với nhau, cũng như bày tỏ những nhận xét và đánh giá đối với người khác.

*\* Nếu xem xét theo chuẩn mực hành vi thì có hành vi hợp chuẩn và hành vi lệch chuẩn.*

- Hành vi hợp chuẩn là hành vi phù hợp với chuẩn mực của một nhóm, một cộng đồng xã hội; những hành vi mà mọi người mong đợi từ một thành viên nào đó.

- Hành vi lệch chuẩn là những hành vi không đáp ứng được sự mong đợi của một nhóm người nào đó, nó lệch với chuẩn mực của một nhóm, một cộng đồng.

*\* Nếu căn cứ vào phạm vi tác động của hành vi thì có thể chia hành vi thành ba dạng: hành vi hướng vào chính mình, hành vi hướng đến người khác và hành vi hướng đến sự vật hiện tượng.*

*\* Pôn Phraixơ trong diễn văn tại Hội nghị Tâm lý học lần thứ 21 cho rằng hành vi con người bao gồm hệ thống hành vi cử động và hệ thống hành vi ngôn ngữ.*

- Hệ thống hành vi cử động là những hành vi được thực hiện bằng các thao tác, cử động của các bộ phận cơ thể.

- Hệ thống hành vi ngôn ngữ là những hành vi được thực hiện bằng ngôn từ, lời nói...

Nói tóm lại, có nhiều cách để phân loại hành vi và sự phân loại này chỉ mang tính tương đối mà thôi. Trong đề tài nghiên cứu này, nghiên cứu phân loại hành vi theo khía cạnh giá trị, tức là phân chia hành vi của người tham gia giao thông thành hai loại: hành vi tiêu cực và hành vi tích cực.

### **1.2.1.3. Cơ sở sinh lý của hành vi người:**

Sự hiểu biết toàn diện về hành vi của con người đòi hỏi phải có kiến thức về các ảnh hưởng sinh học làm nền tảng cho các hành vi của con người.

Nơron, thành tố cơ bản nhất của hệ thần kinh, cho phép các xung điện thần kinh truyền từ bộ phận này đến bộ phận khác trong cơ thể. Thông thường các thông tin nhập vào nơron theo các đuôi gai được truyền đến các tế bào khác qua sợi trục, và cuối cùng đi ra nơi các nút thần kinh của nơron.

*\* Quá trình truyền các tín hiệu điện và hóa từ bộ phận này đến bộ phận khác hệ thần kinh*

Hầu hết các nơron đều được bảo vệ bởi một màng bọc gọi là myelin. Khi một nơron tiếp nhận một tín hiệu khởi động, nó phóng thích một điện thế hoạt động, tức là điện tích di chuyển ngang qua tế bào.

Khi nơron khởi động, các xung điện thần kinh được truyền đến các nơron khác nhờ sự sản xuất các hóa chất, gọi là các chất dẫn truyền thần kinh. Thực tế các chất này bắc cầu qua các khoảng trống – gọi là các xy-náp/ khớp

liên hợp thần kinh – giữa các nơron. Các chất dẫn truyền thần kinh có thể thuộc loại kích thích, ra lệnh cho các nơron khác khởi động, hoặc thuộc loại ức chế, ngăn cấm hoặc làm giảm khả năng khởi động của các nơron khác.

*\* Sự liên kết các bộ phận của hệ thần kinh*

Hệ thần kinh con người được cấu tạo bởi hệ thần kinh trung ương (não bộ và tủy sống) và hệ thần kinh ngoại biên (phần còn lại của hệ thần kinh). Hệ thần kinh ngoại biên chịu trách nhiệm điều khiển các cử động chủ ý và việc truyền đạt thông tin đi và đến các cơ quan cảm giác, và các phân hệ tự động điều khiển các chức năng ngoại ý như các vận hành của tim, mạch máu, và phổi chẳng hạn.

*\* Các bộ phận của não bộ*

Tủy trung ương thuộc não bộ được cấu tạo bởi hành tủy (điều hành các chức năng như hô hấp và nhịp tim). Cầu não (phối hợp hoạt động của các cơ bắp và hai bên cơ thể), tiểu não (điều khiển sự cân bằng cơ thể). Cấu tạo lưới (tác động nhằm nâng cao cảnh giác trong các tình huống khẩn cấp), đồi não (truyền dẫn các tín hiệu đến và đi từ não bộ), và hạ đồi (duy trì tình trạng quân bình cơ thể và quy định các hành vi tồn tại căn bản của giống loài). Các chức năng của các bộ phận thuộc tủy trung ương tương tự với các chức năng được tìm thấy ở các loài động vật có xương sống khác; bộ phận này của não bộ đôi khi còn được gọi là “não nguyên thủy”.

Võ não – còn gọi là “não đương đại” gồm các vùng điều khiển động tác chủ ý (vùng vận động); điều khiển các loại tri giác (vùng cảm giác); và điều khiển tư duy, lý luận, ngôn ngữ, và ký ức (vùng điều phối). Hệ limbic, nằm ở vùng ranh giới giữa “não nguyên thủy” và “não đương đại”, liên hệ đến hành vi tìm kiếm thức ăn, sinh sản, tình dục, cảm giác khoái lạc và đau đớn.

*\* Hoạt động tương tác của hai bán cầu não*

Não bộ chia ra thành hai bán cầu não, mỗi bán cầu não điều khiển phần cơ thể ngược lại vị trí của nó. Tuy nhiên, mỗi bán cầu não lại chuyên trách các chức năng khác nhau: bán cầu não trái hoạt động thuận lợi nhất ở các việc làm liên hệ đến ngôn ngữ như: logic, lập luận, nói năng, và đọc sách; còn bán cầu não phải chuyên về các công tác phi ngôn ngữ như: tìm hiểu không gian, nhận thức các mô hình và diễn tả cảm xúc.

**1.2.1.4. Cơ sở xã hội của hành vi người**

Hành vi của con người hoàn toàn khác so với hành vi của con vật. Hành vi của con vật hầu hết là hành vi bản năng và được truyền từ thế hệ này sang thế hệ khác qua con đường sinh học. Những hành vi của con vật có động lực là do bản năng thúc đẩy và mục đích là giúp cơ thể tồn tại với môi trường sống. Trong khi đó hành vi của con người thì lại khác. Hành vi của cá nhân không phải là sản phẩm của sự “tùy tiện” hay sự “tự do” mà nó bao giờ cũng phát triển trong một hệ thống những mối quan hệ xã hội mà chủ thể hành vi tham gia vào. Nó hoàn toàn không phải do bản năng chi phối nhưng có tính xã hội trong đó. Cơ sở xã hội của hành vi người thể hiện qua ba điểm sau:

- Thứ nhất, hành vi của con người bắt nguồn từ đời sống xã hội. Ngay từ khi con người được sinh ra, con người chỉ có một số hành vi bẩm sinh nhằm thích ứng và tồn tại với môi trường mới. Sau đó, trong quá trình sống, con người đã hình thành cho mình những hành vi của xã hội loài người. Từ nhỏ con người đã sống trong môi trường xã hội, sống trong tập thể - đó là gia đình. Chính cha mẹ truyền đạt cho con trẻ cả một nền văn hóa, dạy cho chúng những hành vi của riêng loài người, và như thế, con người đã được xã hội hóa và cả những hành vi bản năng của con người cũng được xã hội hóa trong quá trình sống.

- Thứ hai, hành vi của con người được quy định bởi các quan hệ xã hội. Con người là một thành viên của xã hội, có tự do để tham gia vào các mối quan hệ trong xã hội. Tuy nhiên, con người không phải muốn làm gì thì làm nhưng “nhập gia tùy tục”; hay nói cách khác là tuy hành vi cá nhân phụ thuộc vào ý định, động cơ, nhu cầu, nhưng chính những ý định, động cơ, nhu cầu đó của cá nhân lại bị chế ước bởi những điều kiện cụ thể của xã hội, lịch sử.

- Thứ ba, hành vi của con người được điều chỉnh và đánh giá thông qua các mối quan hệ xã hội. Hành vi của con người bị chế ước bởi quan hệ xã hội nên nó chỉ được đánh giá khi tham gia vào các mối quan hệ xã hội. Con người không phải là một “hòn đảo” lạc lõng giữa biển khơi. Ai cũng phải sống với tập thể và sống trong tập thể, do đó hành vi của con người luôn hướng đến người khác. Khi hành vi được thể hiện ra thì mọi người sẽ đánh giá về hành vi và chủ thể của hành vi, trên cơ sở đó con người sẽ tự điều chỉnh hành vi của mình cho phù hợp với mối quan hệ mà cá nhân tham gia vào.

#### **1.2.1.5. Nguyên nhân xuất hiện hành vi**

Một vấn đề được đặt ra ở đây là khi nào hành vi của con người xuất hiện và xuất hiện như thế nào? Căn cứ vào xuất xứ của nguyên nhân gây ra hành vi của con người, chúng tôi cho rằng có hai nguyên nhân dẫn đến sự xuất hiện hành vi: nguyên nhân bên trong và nguyên nhân bên ngoài chủ thể.

##### **\* Nguyên nhân bên trong**

Nguyên nhân bên trong của hành vi theo một số lý thuyết cho rằng đó là do động lực bên trong thúc đẩy. Tuy nhiên các thuyết này giải thích nguồn gốc của động lực chưa được thỏa đáng. Có thể điếm qua một số lý thuyết sau:

- Bản năng (sinh ra đã bị thúc đẩy): các nhà tâm lý tìm cách giải thích động lực thúc đẩy bằng bản năng (instincts), là những kiểu hành vi bẩm sinh đã được quyết định về mặt sinh học. Theo các lý thuyết dùng bản năng để giải

thích động lực, con người cũng như các loài động vật khác khi sinh ra mỗi loài đã được định sẵn phải thực hiện một số hành vi cần thiết để tồn tại. Chính các bản năng này công hiến năng lực để lèo lái hành vi theo đúng hướng, do đó, tình dục có thể được giải thích như một phản ứng đối với bản năng sinh sản, và hành vi thám hiểm có thể được xem như được thúc đẩy bởi bản năng tìm hiểu lãnh địa giống loài.

- Lý thuyết giảm bớt sức thúc đẩy để giải thích động lực (drive – reduction theory)

Sức thúc đẩy là tình trạng căng thẳng hay tình trạng cảnh giác tạo ra sức thúc đẩy khiến cho người ta có hành vi nhằm thỏa mãn một nhu cầu nào đó. Cụ thể khi người ta có một nhu cầu sinh lý căn bản như cần uống nước chẳng hạn, thì một thúc đẩy nhằm thỏa mãn nhu cầu ấy (trong trường hợp này là sức thúc đẩy do cơn khát) phát sinh. Tuy nhiên lý thuyết giảm bớt sức thúc đẩy lại không chính xác khi tiến lên giải thích các hành vi trong đó mục đích không phải là nhằm giảm bớt sức thúc đẩy, mà trái lại nhằm duy trì hoặc thậm chí còn làm tăng thêm mức kích động hay cảnh giác nữa. Đơn cử như nhiều người thường thoát ra khỏi khuôn khổ cuộc sống thường ngày để tìm cảm giác mạnh qua các hành vi như ngồi xe trượt quán tính...

- Lý thuyết khích lệ: sức lôi cuốn của động lực

Lý thuyết khích lệ (incentive theory) nỗ lực giải thích nguyên nhân tại sao hành vi không luôn luôn bị thúc đẩy bởi nhu cầu bên trong cơ thể. Thay vì chú trọng vào các nhân tố bên trong cơ thể, lý thuyết này giải thích nguyên động lực theo bản chất của các kích thích bên ngoài, những khích lệ chi phối và tiếp sức phát sinh hành vi ứng xử. Theo quan điểm này, bản chất của kích thích từ bên ngoài lý giải được phần lớn nguyên động lực thúc đẩy hành vi con người.

- Quan điểm hệ cấp của của Maslow: xếp thứ tự các nhu cầu thúc đẩy

Maslow cho rằng các nhu cầu thúc đẩy khác nhau của con người được sắp xếp theo thứ tự hệ cấp; và rằng trước khi các nhu cầu cao cấp, tế nhị được đáp ứng thì một số nhu cầu sơ đẳng phải được thỏa mãn. Quan điểm này có thể hình dung giống như một kim tự tháp, trong đó các nhu cầu căn bản nhất nằm dưới đáy và các nhu cầu cao cấp nằm ở phía đỉnh. Muốn cho một nhu cầu đặc biệt nào đó khởi động và nhờ đó hướng dẫn hành vi của con người, thì các nhu cầu căn bản hơn trong hệ cấp phải được thỏa mãn trước tiên.

- Còn các nhà Tâm lý học Xô Viết thì quan niệm: những đối tượng đáp ứng nhu cầu này hay nhu cầu khác nằm trong hiện thực khách quan, một khi chúng bộc lộ ra, được chủ thể nhận biết sẽ thúc đẩy và hướng dẫn con người hoạt động. Khi ấy nó trở thành động cơ của hành vi và hoạt động. X.L.Rubinstêin cho rằng: “Động cơ là sự quy định về mặt chủ quan hành vi của con người bởi thế giới. Sự quy định này được thực hiện gián tiếp bằng quá trình phản ánh động cơ đó”. [10]

Tóm lại, trong mỗi con người luôn tồn tại các nhu cầu cần được thỏa mãn, khi chủ thể bắt gặp đối tượng thỏa mãn được nhu cầu thì động cơ được hình thành và thúc đẩy hành vi của con người. Toàn bộ các thành phần trong xu hướng của nhân cách: nhu cầu, hứng thú, lý tưởng, thế giới quan, niềm tin là các thành phần trong hệ thống động cơ của nhân cách, chúng là động lực của hành vi con người. Các thành phần trong hệ thống động cơ nhân cách có quan hệ chi phối lẫn nhau theo những thứ bậc, trong đó có những thành phần giữ vai trò chủ đạo, vai trò chủ yếu quyết định hành vi của con người; có thành phần giữ vai trò phụ, vai trò thứ yếu tùy theo từng hoàn cảnh của chủ thể hành vi.

Nguyên nhân xuất hiện hành vi ở bên trong chủ thể có thể xem đã được làm rõ, vậy còn nguyên nhân bên ngoài?

**\* Nguyên nhân bên ngoài chủ thể**

Trong quá trình sống con người luôn chịu sự tác động từ môi trường xung quanh và thông qua đó con người có những phản ứng đáp trả để đảm bảo sự tồn tại và phát triển. Như vậy, các kích thích từ môi trường ngoài là một trong hai nguyên nhân (xét về nguồn gốc) dẫn đến sự xuất hiện hành vi. Điều này được thể hiện qua một số thuyết:

- Theo quan điểm của thuyết hành vi cổ điển

Thuyết này chủ trương rằng con người hoạt động là do những tác nhân kích thích từ môi trường bên ngoài, hễ có bất kỳ kích thích nào tác động thì cơ thể sẽ có phản ứng đáp trả: S và R. Chính những kích thích là nguồn gốc của hành vi con người, nếu con người không tiếp nhận một kích tác động nào thì sẽ hoàn toàn thụ động vì không có lý do gì để phản ứng. Kích thích từ môi trường ngoài là yếu tố duy nhất để hành vi nảy sinh. Thuyết này cho rằng có thể tạo ra bất cứ hành vi nào ở cơ thể dựa trên sự kiểm soát nguồn kích thích tác động vào, điều này đã phủ nhận tính tích cực và sự tham gia của nội dung tâm lý trong quá trình thực hiện hành vi của chủ thể đối với môi trường.

- Thuyết duy cảm

Thuyết này quan niệm rằng sự phát triển nhân cách của con người nói chung và cơ chế hình thành hành vi nói riêng là do những tác động của môi trường mà chủ thể đang sống. Sự hình thành hành vi ở con người là do tập nhiễm trong quá trình sống. Đó là những bắt chước không chọn lọc, là sự “sao chép y nguyên” từ mô hình hành vi của người khác. Thuyết này cũng giống thuyết hành vi cổ điển ở chỗ cho rằng những tác động của môi trường sống ảnh hưởng quyết định đến sự hình thành hành vi ở mỗi con người, mà bỏ qua



tính tích cực và sự tham gia của cấu trúc tâm lý bên trong chủ thể trong quá trình xã hội hóa.

- Mô hình học tập nhận thức xã hội của A. Bandura

A. Bandura cho rằng hành vi của con người có thể được hình thành từ quan sát và bắt chước những hành vi của người khác, do đó mô hình hành vi của người khác chính là nguyên nhân dẫn đến sự xuất hiện và hình thành hành vi ở chủ thể. Tuy nhiên sự quan sát và bắt chước này không phải là sự rập khuôn mà do sự tương tác giữa ba bộ phận: hành vi, các đặc điểm nhận thức, nhân cách và những sự kiện môi trường. Điều này được thể hiện qua sơ đồ:  $S - r - s - R$  (*kích thích – nhận thức – phản ứng – củng cố*). Chính nhờ việc mô hình hóa hành vi của người khác thành “mô hình hành vi” của riêng mình nên ở chủ thể có thể xuất hiện những hành vi mới, tăng hoặc giảm cường độ đối với hành vi đang có hay tái xuất những hành vi đã lãng quên.

Như vậy, quan điểm của Bandura khác với hai quan điểm trên ở chỗ không tuyệt đối hóa sự ảnh hưởng hành vi của người khác đến hành vi của chủ thể, nhưng có tính đến yếu tố nhận thức, nhân cách hay nói khác đi là môi trường tâm lý bên trong. Chính điều này phần nào nói lên tính tích cực, chủ động và chọn lọc trong cơ chế hình thành hành vi của chủ thể. [11]

**Tóm lại, xét về mặt nguồn gốc thì có hai nguyên nhân dẫn đến sự xuất hiện hành vi.**

*Nguyên nhân bên trong là do nhu cầu bắt gặp đối tượng sẽ xuất hiện động cơ thúc đẩy hành vi con người. Nguyên nhân này dường như cho thấy tính chủ động của chủ thể;*

*Nguyên nhân bên ngoài là do các kích thích tác động, con người chọn lọc, tiếp nhận, tổ thái độ và trả lời bằng hành vi cụ thể. Nguyên nhân này phần nào nói lên tính thụ động của chủ thể, tuy nhiên trong “cái thụ động”*

*đó nó cũng chứa đựng “cái chủ động”: đó là sự chọn lọc kích thích cho phù hợp với nội dung đời sống tâm lý và tính chủ thể trong biểu hiện hành vi của con người chứ không phải như một cái máy phản xạ. Hay nói cách khác là có một giai đoạn trung gian dài và phức tạp từ khi tiếp nhận kích thích cho đến lúc chủ thể thực hiện hành vi đáp trả.*

#### **1.2.1.6. Biểu hiện hành vi của con người**

Hành vi là biểu hiện bên ngoài của hoạt động, tức là những cái mà người khác có thể cảm nhận và quan sát được, là những phản ứng tích cực của con người đáp trả kích thích từ môi trường. Giữa hành vi và nội dung tâm lý bên trong chủ thể có mối quan hệ rất chặt chẽ, nói cách khác là có sự thống nhất với nhau vì hành vi là sự hiện thực hóa những suy nghĩ, tư tưởng và thái độ của con người. Biểu hiện hành vi là gì ?

*\* Căn cứ vào cách thức và phương tiện biểu hiện thì có:*

- Hành vi được biểu hiện bằng thao tác, cử động: tức là chủ thể dùng những bộ phận của cơ thể (có thể sử dụng đồ vật) để diễn tả ý tưởng, thái độ: đó có thể là sự múa máy của đôi tay, cái lắc đầu, dậm chân xuống đất.... Người ta gọi đây là ngôn ngữ cơ thể (body language), nghĩa là chủ thể dùng những cử chỉ, điệu bộ để thay cho lời nói.

- Hành vi được biểu hiện bằng ngôn ngữ: chủ thể dùng ngôn ngữ làm phương tiện để tỏ lộ ý kiến của mình cho người khác hiểu, để thiết lập mối quan hệ giữa người và người. Ngôn ngữ ở đây chủ yếu tồn tại ở hai dạng: ngôn ngữ nói và ngôn ngữ viết.

- Hành vi được biểu lộ bằng sự kết hợp giữa cử chỉ, điệu bộ với lời nói. sự kết hợp này sẽ tăng hiệu quả đối với quá trình trao đổi thông tin vì nó tác động đến nhiều giác quan của người tiếp nhận.

- Hành vi được biểu hiện bằng sự im lặng: không phải chủ thể không có hành vi đáp trả nhưng hành vi đáp trả ở đây là “hành vi im lặng”. Đôi khi hành vi im lặng còn có giá trị biểu cảm tốt hơn bất cứ hành vi nào khác nên mới có câu “im lặng là vàng”.

*\* Căn cứ tính chất biểu hiện có hành vi công khai và hành vi che giấu.*

- Hành vi công khai: là hành vi được biểu hiện trước mặt mọi người, giữa thanh thiên bạch nhật.

- Hành vi che giấu: là hành vi được biểu hiện một cách lén lút, không cho người khác biết vì thường là những hành vi tiêu cực.

*\* Căn cứ vào mức độ thì biểu hiện của hành vi có một số mức độ sau:*

- Theo tần số biểu hiện: hành vi đó được lặp lại nhiều lần hay ít, thường xuyên hay không thường xuyên.

- Theo cường độ biểu hiện: hành vi được biểu hiện mạnh, vừa hay yếu.

- Theo trường độ biểu hiện: hành vi được biểu hiện trong một thời gian dài hay ngắn.

Như vậy, biểu hiện hành vi là sự thể hiện, và phô bày hoạt động ra bên ngoài bằng một cách thức cụ thể, thông qua đó người khác có thể đánh giá về tính chất và mức độ của hành vi. Đây cũng là những cơ sở để chúng tôi tiếp hành soạn phiếu xin ý kiến nhằm tìm hiểu về hành vi tham gia giao thông của sinh viên một số trường Đại học tại TP.Hồ Chí Minh. [12]

#### **1.2.1.7. Khái niệm hành vi tham gia giao thông**

Như vậy, từ lý luận về “khái niệm hành vi” và “biểu hiện hành vi”, người nghiên cứu cho rằng, có thể hiểu hành vi tham gia giao thông như sau:

**Hành vi tham gia giao thông là những biểu hiện ra bên ngoài bằng một cách thức cụ thể của người tham gia giao thông, bao gồm cả biểu hiện phù hợp và không phù hợp với qui định trong Luật an toàn giao**

**thông, những biểu hiện này thống nhất và được điều chỉnh bởi cấu trúc tâm lý bên trong của nhân cách.**

Thông qua hành vi tham gia giao thông, người khác có thể đánh giá tính chất, giá trị của hành vi. Và như đã trình bày ở trên, phạm vi bài nghiên cứu sẽ xem xét hành vi của người tham gia giao thông là tích cực hay tiêu cực. Cụ thể:

- Hành vi tích cực của người tham gia giao thông là hành vi phù hợp với luật an toàn giao thông đường bộ (góc độ pháp luật), được mọi người mong đợi (góc độ văn hóa), là những hành vi có ảnh hưởng tốt đến chính người tham gia giao thông và người khác.

- Hành vi tiêu cực của người tham gia giao thông là hành vi không phù hợp với luật an toàn giao thông đường bộ (góc độ pháp luật), không được mọi người mong đợi (góc độ văn hóa), là những hành vi có ảnh hưởng không tốt đến chính người tham gia giao thông và người khác.

Từ cơ sở này, bài nghiên cứu sẽ có những nhận định về hành vi tham gia giao thông của sinh viên có mức độ hợp lý như thế nào về luật pháp cũng như văn minh đô thị, đồng thời tìm ra nguyên nhân cho những hành vi tiêu cực. Từ đó, đề xuất các biện pháp điều chỉnh để hành vi tham gia giao thông của sinh viên phù hợp với luật an toàn giao thông đường bộ, hướng đến việc xây dựng một đô thị văn minh. [13]

#### **1.2.1.8. Các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi**

\* *Yếu tố môi trường*: Môi trường là yếu tố quan trọng trong việc hình thành nhân cách con người, nó có ảnh hưởng rất lớn đến nhận thức, hành vi của mọi người. Những khuôn mẫu, cách sống, cách sinh hoạt, hành vi tham gia giao thông của mọi người xung quanh có tác động rõ rệt đến cách nhìn nhận và hành vi của chủ thể. Đồng thời những yếu tố này có thể mang tính bền vững khó xóa bỏ.

**Cụ thể, trong phạm vi nghiên cứu của đề tài, người nghiên cứu nhận thấy chính hạ tầng vật chất giao thông tại Tp.Hồ Chí Minh là một trong những yếu tố nổi bật và hàng đầu ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông của sinh viên.**

Thành phố Hồ Chí Minh có 3.800 tuyến đường với tổng chiều dài khoảng 3.670km. Tuy nhiên, diện tích bến-bãi đỗ xe chỉ khoảng 0,1% diện tích nội thành, trong khi tiêu chuẩn các nước tiên tiến khác, tỷ lệ phải đạt 10% đến 15%. Như vậy thành phố chỉ dành một diện tích cực kỳ nhỏ cho giao thông đường bộ, thành phố cần nâng diện tích lên hơn 100 đến 150 lần diện tích hiện nay mới đáp ứng được nhu cầu thực tế hiện nay.

Trong thực tế, việc quy hoạch giao thông đường bộ ở thành phố Hồ Chí Minh hết sức yếu kém, do bùng nổ dân số quá nhanh. Bình quân tăng hơn 212.000 người/năm, tốc độ tăng 3,54%/năm, chiếm 22,32% số dân tăng thêm của cả nước trong vòng 10 năm. Thêm vào đó cơ cấu của hệ thống đô thị nước ta mất cân đối, cân bằng. So với các nước có hệ thống đô thị phát triển cân đối và ổn định, chúng ta thiếu rất nhiều các đô thị vừa và nhỏ, cho nên các đô thị lớn luôn bị sức ép dân số dịch chuyển từ nông thôn vào sinh ra quá tải, xuống cấp...Bên cạnh đó quy hoạch dân cư rồi mới tới quy hoạch giao thông...đang là nghịch lý lớn vẫn tồn tại ở thành phố Hồ Chí Minh.

Căn cứ theo quy định một làn xe dành cho ô tô phải có chiều rộng 3,75m thì hệ thống đường giao thông tại thành phố Hồ Chí Minh có tới hơn 1/3 trong số 3.584 tuyến đường lớn nhỏ chỉ đủ để phân thành đường 1 làn xe cơ giới, hoặc đổi thành đường 1 chiều. Chỉ có 420 tuyến rộng hơn 12m là đủ rộng để phân thành đường 2chiều, với mỗi chiều được 1 làn đường dành cho xe cơ giới và một làn dành cho xe gắn máy, 1.530 tuyến đường từ 7- 12 m còn lại thì đang trong tình trạng lỗ cỡ, để 1 làn thì thừa, phân thành 2 làn xe thì thiếu.

**Hạ tầng giao thông tại TP.Hồ Chí Minh lộ rõ nhiều bất cập, tác động không nhỏ đến hành vi tham gia giao thông của sinh viên nói riêng và người dân nói chung.** Dân số quá đông, phương tiện cá nhân nhiều, diện tích dành cho hạ tầng giao thông ít, các dự án thi công chậm, ý thức tham gia giao thông kém, tỷ lệ người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng thấp (5%)...tất cả đã làm cho hệ thống giao thông trở nên hết sức lộn xộn và bất cập. Điều này là không thể tránh khỏi, khi quá trình đô thị hóa diễn ra nhanh chóng, sự quản lý của nhà nước không theo kịp sự phát triển của thành phố.

Đại đa số đường phố ở Tp HCM đều hẹp nhưng lại được lưu thông hai chiều, có đường tuy đã qui định ô tô chỉ lưu thông một chiều nhưng lại cho phép xe bus được phép hoạt động hai chiều, mà xe bus có loại đến 45 chỗ ngồi.

Việc lấn chiếm vỉa hè, lòng đường để bán hàng của một số đông người bán lẻ, chủ yếu là người bán hàng rong, hàng ăn uống, phụ huynh chờ đón con trước cổng các trường học, xe ôm, bên trong giữ phương tiện giao thông tự phát. [16]

Đã sang thế kỷ 21 nhưng giao thông công cộng tại thành phố vẫn chủ yếu là xe buýt, còn những loại phương tiện vận chuyển có sức chở lớn như metro, xe điện mặt đất... vẫn còn trong quá trình lên dự án hoặc mới bắt đầu xây dựng!

\* *Nhận thức*: Nhận thức là hoạt động đặc trưng của con người. Trong quá trình sống và hoạt động con người nhận thức – phản ánh được hiện thực xung quanh, hiện thực của bản thân mình, trên cơ sở đó người ta tỏ thái độ và hành động với thế giới xung quanh với chính bản thân mình. Nhận thức là tiền đề để con người lựa chọn hành vi phù hợp.

\* *Thái độ*: Thái độ là sự thích hay không thích một sự vật hoặc một người nào đó của cá nhân và nó ảnh hưởng đến hành vi. Trong Tâm lý học xã

hội, thái độ là một trạng thái sẵn sàng ổn định của cá nhân để phản ứng một tình huống hay một phức thể tình huống, gắn liền với cá nhân đó. R.Katz nêu lên bốn chức năng của thái độ trong đó có chức năng điều chỉnh hành vi. Như vậy, thái độ là trạng thái sẵn sàng phản ứng của chủ thể đối với các tình huống, đối với các đối tượng có liên quan tới cá nhân. Thái độ chi phối hành vi của cá nhân đối với các đối tượng mà cá nhân tỏ thái độ.

\* *Yếu tố truyền thông* (các phương tiện thông tin đại chúng): Sự tiếp cận của sinh viên với các phương tiện thông tin đại chúng như đài, sách báo, áp phích quảng cáo có nội dung liên quan đến an toàn giao thông như thế nào? Những nội dung tiếp thu được của họ là đúng hay sai... Những yếu tố này có vai trò rất quan trọng ảnh hưởng đến thái độ tham gia giao thông của sinh viên. Vì vậy muốn thay đổi nhận thức thái độ của sinh viên thì việc tác động vào yếu tố truyền thông cũng mang hiệu quả rất lớn.

### **1.2.3. Đặc điểm về hành vi tham gia giao thông của sinh viên ở một số trường Đại học tại TP.HCM**

#### **1.2.3.1. Đặc điểm tâm lý nổi bật của sinh viên**

Mỗi một lứa tuổi khác nhau đều có những đặc điểm tâm lý nổi bật, chịu sự chi phối của hoạt động chủ đạo. Ở đây, chúng tôi quan tâm đến sinh viên, những người có hoạt động chủ đạo là học tập để tiếp thu kiến thức, kỹ năng, kỹ xảo nghề nghiệp ở các trường cao đẳng, đại học.

Sinh viên trước hết mang đầy đủ những đặc điểm chung của con người, mà theo Mác là “tổng hòa của các mối quan hệ xã hội”. Nhưng họ còn mang những đặc điểm riêng: Tuổi đời còn trẻ, thường từ 18 đến 25 tuổi, nhân cách đang trong giai đoạn định hình rõ rệt, ưa chuộng các hoạt động giao tiếp, có tri thức, đang được đào tạo chuyên môn.

Sinh viên là những người đang chuẩn bị cho hoạt động mang lợi ích vật chất hay tinh thần của xã hội. Các hoạt động của họ đều hướng vào việc chuẩn bị tốt nhất cho hoạt động nghề nghiệp sau khi hoàn tất quá trình học tập tại các trường cao đẳng đại học.

❖ **Đặc điểm sinh lý:** Ở lứa tuổi này, các đặc điểm sinh lý xem như đã hoàn chỉnh. Hoạt động thần kinh đã đạt tới mức trưởng thành. Quan trọng là các chức năng sinh sản đã bắt đầu phát triển đầy đủ.

❖ **Đặc điểm tâm lý:**

- Một trong những đặc điểm tâm lý quan trọng nhất ở lứa tuổi thanh niên - sinh viên là sự phát triển tự ý thức. Nhờ có tự ý thức phát triển, sinh viên có những hiểu biết, thái độ, có khả năng đánh giá bản thân để chủ động điều chỉnh sự phát triển bản thân theo hướng phù hợp với xu thế xã hội. Chẳng hạn sinh viên đang học ở các trường cao đẳng, đại học sư phạm, họ nhận thức rõ ràng về thái độ, hành vi tham gia giao thông của mình có vi phạm với luật an toàn giao thông đường bộ và qui định của một đô thị văn minh hay không. Qua đó, họ sẽ nghiêm túc trong việc thực hiện hành vi đúng đắn hay hoặc điều chỉnh (trong trường hợp có vi phạm).

- Ở sinh viên đã bước đầu hình thành thế giới quan để nhìn nhận, đánh giá vấn đề cuộc sống, học tập, sinh hoạt hàng ngày. Sinh viên là những trí thức tương lai, ở các em sớm nảy sinh nhu cầu, khát vọng thành đạt. Học tập ở đại học là cơ hội tốt để SV được trải nghiệm bản thân, vì thế, sinh viên rất thích khám phá, tìm tòi cái mới, đồng thời, họ thích bộc lộ những thế mạnh của bản thân, thích học hỏi, trau dồi, trang bị vốn sống, hiểu biết cho mình, dám đối mặt với thử thách để khẳng định mình.

- Sinh viên là lứa tuổi đạt đến độ phát triển sung mãn của đời người. Họ là lớp người giàu nghị lực, giàu ước mơ và hoài bão. Tuy nhiên, do quy luật



phát triển không đồng đều về mặt tâm lý, do những điều kiện, hoàn cảnh sống và cách thức giáo dục khác nhau, không phải bất cứ sinh viên nào cũng được phát triển tối ưu, độ chín muồi trong suy nghĩ và hành động còn hạn chế. Điều này phụ thuộc rất nhiều vào tính tích cực hoạt động của bản thân mỗi sinh viên. Bên cạnh đó, sự quan tâm đúng mực của gia đình, phương pháp giáo dục phù hợp từ nhà trường sẽ góp phần phát huy ưu điểm và khắc phục những hạn chế về mặt tâm lý của sinh viên. Đây là một trong những căn cứ cơ bản để thấy rằng việc kì vọng vào những hành vi tham gia giao thông tích cực phải được tác động và củng cố nhiều từ phía gia đình và nhà trường.

- Bên cạnh những mặt tích cực trên đây, mặc dù là những người có trình độ nhất định, sinh viên không tránh khỏi những hạn chế chung của lứa tuổi thanh niên. Đó là sự thiếu chín chắn trong suy nghĩ, hành động, đặc biệt, trong việc tiếp thu, học hỏi những cái mới. Ngày nay, trong xu thế mở cửa, hội nhập quốc tế, trong điều kiện phát triển công nghệ thông tin, nền văn hoá của chúng ta có nhiều điều kiện giao lưu, tiếp xúc với các nền văn hoá trên thế giới, kể cả văn hoá phương Đông và phương Tây. Việc học tập, tiếp thu những tinh hoa, văn hoá của các nền văn hoá khác là cần thiết. Tuy nhiên, do đặc điểm nhạy cảm, ham thích những điều mới lạ kết hợp với sự bông bột, thiếu kinh nghiệm của thanh niên, do đó, sinh viên dễ dàng tiếp nhận cả những nét văn hoá không phù hợp với chuẩn mực xã hội, với truyền thống tốt đẹp của dân tộc và không có lợi cho bản thân họ. Điều này ảnh hưởng đến hành vi tham gia giao thông khi sinh viên thể hiện bản thân mình, muốn khác người, muốn nổi bật nên có thể thực hiện hành vi chạy quá tốc độ, chờ quá số người qui định hoặc sử dụng các phương tiện giao thông có gắn thêm những bộ phận không phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật. [3]

**Tóm lại**, lứa tuổi sinh viên có những nét tâm lý điển hình, đây là thế mạnh của họ so với các lứa tuổi khác như: tự ý thức cao, có tình cảm nghề nghiệp, có năng lực và tình cảm trí tuệ phát triển (khao khát đi tìm cái mới, thích tìm tòi, khám phá), có nhu cầu, khát vọng thành đạt, nhiều mơ ước và thích trải nghiệm, dám đối mặt với thử thách. Song, do hạn chế của kinh nghiệm sống, sinh viên cũng có hạn chế trong việc chọn lọc, tiếp thu cái mới. Những yếu tố tâm lý này có tác động chi phối đến hành vi tham gia giao thông của sinh viên.

### **1.2.3.3. Đặc điểm hành vi tham gia giao thông của sinh viên ở một số trường Đại học tại TP.HCM.**

Hành vi của sinh viên khi tham gia giao thông là một thành tố, một biểu hiện sinh động phản ánh ý thức tự giác, tích cực của sinh viên đối với việc tìm hiểu, tuân thủ các quy định về nghĩa vụ và vai trò của người điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông. Hoặc những hành vi tiêu cực như không chấp hành, cố ý chống đối lại luật....Chúng được biểu hiện ra bên ngoài và gắn liền với nhận thức, thái độ của sinh viên.

#### ***- Về đặc thù hình thức học tập:***

+ Ở cả 2 trường được chọn nghiên cứu đều đang áp dụng hình thức đào tạo theo tín chỉ. Chính những đặc trưng của hình thức đào tạo này cũng làm cho người nghiên cứu lưu ý đến khả năng ảnh hưởng của nó đến hành vi tham gia giao thông của sinh viên.

Đặc trưng của hình thức tín chỉ là kiến thức được cấu trúc thành các học phần. Quá trình học tập là sự tích lũy kiến thức của người học theo từng học phần (đơn vị: tín chỉ); khác với học niên chế là lớp học được tổ chức theo một chương trình chung áp dụng nhất loạt cho tất cả người học. Khi tổ chức giảng dạy theo tín chỉ, lớp học được tổ chức theo từng học phần; đầu mỗi học

kỳ, sinh viên được đăng ký các môn học thích hợp với năng lực và hoàn cảnh của họ và phù hợp với quy định chung nhằm đạt được kiến thức theo một ngành chuyên môn chính nào đó. Sự lựa chọn các môn học rất rộng rãi, sinh viên có thể ghi tên học các môn liên ngành nếu họ thích. SV không chỉ học các môn chuyên môn của mình mà còn cần học các môn khác lĩnh vực, chẳng hạn SV các ngành khoa học tự nhiên và kỹ thuật vẫn cần học một ít môn khoa học xã hội - nhân văn và ngược lại. **Chính điều này làm cho giờ học của sinh viên ít nhiều không theo “khuôn” như hình thức đào tạo theo niên chế, việc tham gia giao thông có thể không diễn ra cùng lúc cho tất cả sinh viên trong một múi giờ nhất định. Điều này có thể dự báo rằng việc sinh viên phải chen lấn khi sử dụng phương tiện giao thông công cộng (xe buýt) hay giành đường trong giờ cao điểm được giảm thiểu.**

+ Ở cả 2 trường được chọn nghiên cứu, sinh viên đang theo học đều phải di chuyển nhiều giữa các cơ sở của trường. Thỉnh thoảng, việc di chuyển này chỉ có thể được thực hiện trong khoảng thời gian 15 phút giữa 2 ca học để đảm bảo không trễ thời gian qui định vào lớp. **Người nghiên cứu nhìn nhận điều này có thể là một trong những nguyên nhân dẫn đến hành vi vi phạm luật của sinh viên do áp lực học tập.**

- **Về mặt nhận thức:** là quá trình các sinh viên tìm hiểu, học hỏi những kiến thức về các quy định của luật lệ giao thông đem lại cho mình những hiểu biết nhất định. Những hiểu biết đó có thể chính xác hoặc chưa chính xác nhưng điều quan trọng là phải có hiểu biết về nó và từ đó hình thành thái độ cho mình và những nhận thức đó thúc đẩy như thế nào đến hành vi của họ.

- **Về mặt thái độ:** thực hiện vai trò như là động cơ của hoạt động. Đối với việc chấp hành luật lệ giao thông thì nó được biểu hiện thông qua việc họ thể hiện cảm xúc ra sao và mức độ nào đối với việc chấp hành luật (tích cực

hay tiêu cực). Việc họ thể hiện những cảm xúc như vậy ảnh hưởng như thế nào đối với hành vi của mình.

**Và thể hiện bằng hành vi:** Hành vi là sự biểu hiện ra bên ngoài thái độ của cá nhân với đối tượng, thông qua hành vi mà chúng ta đoán biết được đối tượng. Vì vậy thông qua những biểu hiện hành vi của sinh viên khi tham gia giao thông chúng ta có thể nhận biết được thái độ của họ khi tham gia giao thông. Trước những nhận thức về luật lệ giao thông như vậy thì họ thể hiện qua hành vi như thế nào?

Như đã khẳng định ở trên, hành vi chấp hành luật an toàn giao thông của sinh viên là hành vi có ý thức, nên việc xem xét mối quan hệ giữa 3 mặt nhận thức – thái độ - hành vi có ý nghĩa quan trọng. Cụ thể mối quan hệ này được xem xét ở các trường như sau:

+ Nếu sinh viên nhận thức đúng và đầy đủ về Luật giao thông đường bộ, có thái độ đúng đối với luật giao thông đường bộ thì phần lớn sẽ dẫn tới hành vi chấp hành đúng luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông đường bộ. Một số trường hợp cá nhân có hành vi mang tính đầy đủ dấu hiệu khách quan của hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ nhưng vì tình huống bất khả kháng như sự kiện bất ngờ, bị khống chế không còn khả năng từ chối, xử sự trong tình thế cấp thiết.... Những hành vi trong tình huống này của chủ thể được xác định là không có lỗi, nên không phải chịu trách nhiệm trước pháp luật – không bị coi là người có hành vi vi phạm Luật giao thông đường bộ. Trường hợp thứ nhất là mục tiêu cần đặt ra đối với giáo dục Luật giao thông đường bộ cho mọi người, trong đó có sinh viên.

+ Sinh viên có nhận thức đúng và đầy đủ về Luật giao thông đường bộ, nhưng thái độ không tôn trọng, coi thường Luật giao thông đường bộ, thì khi gặp tình huống giao thông đường bộ, các em dễ có hành vi vi phạm luật giao

thông đường bộ khi tham gia giao thông. Vì khi có sự tách biệt nội dung khách quan của tình huống và ý nghĩa mục đích theo chủ quan của chủ thể về tình huống thì cá nhân xử sự phần lớn phù hợp với mục đích chủ quan của họ.

+ Vốn hiểu biết về Luật giao thông đường bộ của sinh viên chưa đầy đủ, chưa đúng về luật giao thông đường bộ, nhưng có thái độ tôn trọng Luật giao thông đường bộ thì hành vi chấp hành Luật giao thông đường bộ của chủ thể có thể là hành vi chấp hành đúng luật giao thông đường bộ hoặc vi phạm Luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông tùy thuộc vào mức độ nhận thức đúng đắn của cá nhân về từng nội dung cụ thể của Luật giao thông đường bộ. Trong trường hợp này nếu xảy ra việc cá nhân có hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ thì thực sự các em trở thành “nạn nhân” của chính sự thiếu hiểu biết về Luật giao thông đường bộ. Có thể có hành vi tham gia giao thông đường bộ đúng Luật nhưng chủ thể lại không hề có sự hiểu biết về những qui phạm pháp luật liên quan. Hành vi chấp hành đúng luật giao thông đường bộ trong tình trạng như vậy mang tính “ngẫu nhiên” đúng.

+ Sinh viên nhận thức không đầy đủ, không đúng về Luật giao thông đường bộ và có thái độ không tôn trọng nó thì hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của chủ thể có thể bao gồm hành vi chấp hành đúng hay không đúng Luật giao thông đường bộ hoàn toàn mang tính ngẫu nhiên.

+ Những trường hợp khác: Trong quá trình tham gia giao thông, ngoài bốn trường hợp nêu trên, có thể xảy ra những trường hợp khác, nhưng không nhiều. Trong quá trình đi lại của mình, một số sinh viên trong vài trường hợp có thể xảy ra tình trạng bản thân có nhận thức đúng về những qui định của Luật giao thông đường bộ và có thái độ tôn trọng nó; nhưng vẫn có thể có hành vi vi phạm Luật giao thông đường bộ do những nguyên nhân khác nhau:

Thiếu kỹ năng điều khiển phương tiện mà cá nhân sử dụng, tầm nhìn, quan sát bị hạn chế do các điều kiện khách quan,....

Như vậy, hành vi chấp hành luật giao thông đường bộ của sinh viên khi tham gia giao thông bị chi phối rất lớn bởi nhận thức và thái độ chấp hành Luật giao thông đường bộ.

Vì vậy, để tăng cường hành vi chấp hành đúng Luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông của sinh viên, cần thiết phải đặt ra các yêu cầu đối với nhận thức và thái độ chấp hành đúng luật giao thông đường bộ - những yếu tố định hướng, điều khiển, điều chỉnh hành vi tham gia giao thông của các em.

## Tiểu kết chương 1

Qua nghiên cứu cơ sở lí luận của vấn đề hành vi tham gia giao thông của sinh viên ở một số trường ĐH tại TP.Hồ Chí Minh, người nghiên cứu rút ra một số kết luận sau:

- Hành vi là một vấn đề được nhiều người quan tâm và nghiên cứu đến nó, không chỉ những công trình nghiên cứu nổi tiếng của các nhà tâm lý học nước ngoài mà cả những nghiên cứu ở Việt Nam. Có nhiều định nghĩa khác nhau được trình bày và từng bước các nhà nghiên cứu đã làm sáng tỏ cấu trúc, chức năng, cơ chế hình thành hành vi. Kết quả cho thấy “hành vi” là một vấn đề phức tạp, do đó có rất nhiều quan điểm khác nhau về hành vi. Mặc dù có nhiều cách hiểu, cách định nghĩa khác nhau về hành vi, song phần lớn các nhà tâm lý học đều nhất trí: **hành vi là những biểu hiện ra bên ngoài nhưng lại thống nhất với cấu trúc tâm lý bên trong của nhân cách, là sự thống nhất giữa hình thức bên ngoài và nội dung tâm lý bên trong.**

- Từ lý luận về “khái niệm hành vi” và “biểu hiện hành vi”, người nghiên cứu cho rằng, có thể hiểu hành vi tham gia giao thông như sau: **Hành vi tham gia giao thông là những biểu hiện ra bên ngoài bằng một cách thức cụ thể của người tham gia giao thông, bao gồm cả biểu hiện phù hợp và không phù hợp với qui định trong Luật an toàn giao thông, những biểu hiện này thống nhất và được điều chỉnh bởi cấu trúc tâm lý bên trong của nhân cách.**

Hành vi của sinh viên khi tham gia giao thông là những biểu hiện ra bên ngoài trong những bối cảnh, hoàn cảnh cụ thể và hoàn toàn chịu sự chi phối từ các yếu tố tâm lý bên trong cũng như tác động từ bên ngoài – bao gồm yếu tố tâm lý đám đông và cơ sở hạ tầng giao thông.

- Nghiên cứu hành vi tham gia giao thông của sinh viên từ đó có những đề xuất về các biện pháp nhằm cải thiện, hướng đến những hành vi phù hợp với luật an toàn giao thông đường bộ và văn minh đô thị là một vấn đề khá mới mẻ ở Việt Nam.



## Chương 2.

# KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VỀ HÀNH VI THAM GIA GIAO THÔNG CỦA SINH VIÊN MỘT SỐ TRƯỜNG ĐẠI HỌC TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

### 2.1. Tổ chức nghiên cứu

#### 2.1.1. Mục đích nghiên cứu

- Tìm hiểu thực trạng biểu hiện của hành vi tham gia giao thông ở sinh viên trường Đại học Sư phạm TP.HCM và trường Đại học Dân lập kĩ thuật công nghệ TP.HCM.

- Tìm hiểu mối quan hệ giữa hành vi tham gia giao thông với nhận thức, thái độ về Luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên.

- Những nguyên nhân tác động đến việc thực hiện hành vi vi phạm Luật an toàn giao thông đường bộ.

- Trên cơ sở đó đề xuất một số biện pháp tác động nhằm góp phần điều chỉnh hành vi tham gia giao thông của sinh viên theo hướng tích cực và an toàn hơn.

#### 2.1.2. Phương pháp nghiên cứu thực trạng

Sử dụng phối hợp các phương pháp nghiên cứu, trong đó phương pháp điều tra bằng bảng hỏi được xem là phương pháp chủ đạo, các phương pháp còn lại là các phương pháp bổ sung, hỗ trợ.

##### 2.1.2.1. Phương pháp điều tra viết bằng bảng hỏi

- **Mục đích:** Khảo sát hành vi chấp hành Luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông của sinh viên, các nhân tố ảnh hưởng đến hành vi chấp hành Luật giao thông đường bộ của sinh viên khi các bạn tham gia giao thông.

- **Nội dung khảo sát:**

+ Khảo sát về thực trạng hành vi chấp hành Luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông.

+ Khảo sát mức độ ảnh hưởng của các yếu tố đến hành vi chấp hành Luật giao thông đường bộ của sinh viên khi các bạn tham gia giao thông đường bộ.

+ Khảo sát ý kiến đề nghị của sinh viên về những phương án cần tiến hành để cải thiện những bất ổn về tình hình giao thông đường bộ.

### **- Cách tiến hành**

+) *Giai đoạn 1:* Sử dụng phương pháp nghiên cứu lý luận và phương pháp phỏng vấn và phương pháp quan sát để xác định các chỉ báo nghiên cứu. Từ đây, xây dựng bảng hỏi lần 1 để khảo sát biểu hiện hành vi tham gia giao thông, yếu tố tác động đến hành vi tham gia giao thông của sinh viên.

+ *Giai đoạn 2:* Sử dụng phương pháp chuyên gia để hoàn chỉnh bảng hỏi. Bảng hỏi được xây dựng nhằm khảo sát hành vi chấp hành Luật an toàn giao thông khi tham gia giao thông và những yếu tố ảnh hưởng tới chúng, đồng thời, thăm dò nhận thức cũng thái độ của sinh viên về việc chấp hành luật an toàn giao thông đường bộ. Phiếu hỏi bao gồm về qui định của Luật an toàn giao thông, sự kiện, tình huống nhằm lấy thông tin về biểu hiện hành vi, thái độ, nhận thức. Đồng thời, phiếu hỏi bao gồm cả tình hình của đối tượng điều tra: nam, nữ, sinh viên năm thứ mấy,...

#### **2.1.2.2. Phương pháp trò chuyện, phỏng vấn**

Tiến hành với sinh viên, sở giao thông vận tải, cảnh sát giao thông nhằm bổ sung cứ liệu cho các phương pháp khác để góp phần làm rõ thực trạng biểu hiện hành vi tham gia giao thông của sinh viên.

### 2.1.2.3. Phương pháp xử lý thông tin

Các số liệu thu được sẽ được xử lý bằng toán thống kê ứng dụng trong nghiên cứu. Phần mềm SPSS for Windows được dùng để:

- Tính điểm trung bình (Mean)
- Đếm tần số, tính phần trăm (Count, Percentile)
- So sánh (dùng kiểm nghiệm T và F)
- Tương quan (Pearson)
- Kiểm nghiệm ANOVA
- Chi - Square với mức ý nghĩa 95% để làm rõ sự khác biệt về hành vi tham gia giao thông của sinh viên giữa các biến số khác nhau được lựa chọn trên thông tin chung của mẫu nghiên cứu.

### 2.1.3. Công cụ nghiên cứu

Phiếu dành cho 200 sinh viên của 2 trường Đại học Sư phạm TP.HCM và Đại học dân lập kĩ thuật công nghệ TP.HCM.

Phiếu này khảo sát nhận thức, thái độ về luật an toàn giao thông đường bộ, biểu hiện hành vi khi tham gia giao thông của sinh viên, các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi khi tham gia giao thông, đồng thời, thu thập ý kiến của sinh viên về các biện pháp có thể tiến hành để cải thiện tình hình giao thông đường bộ theo hướng tích cực hơn.

Phiếu gồm 16 câu hỏi.

Câu 1, 2, 12: Tìm hiểu nhận thức của sinh viên về việc chấp hành đúng luật an toàn giao thông khi tham gia giao thông cũng như việc có thông cảm hay không cho những trường hợp vi phạm luật giao thông.

Câu 3, 6: Ghi nhận thái độ của sinh viên về việc tự nguyện tuân thủ luật an toàn giao thông qua việc cũng như khi vi phạm luật giao thông và bị xử phạt.

Câu 7: Khảo sát các nguyên nhân của những biểu hiện hành vi vi phạm luật an toàn giao thông, bao gồm 10 yếu tố và được đánh giá ở 3 mức tác động:

- Chủ yếu.
- Có nhưng không nhiều.
- Hoàn toàn không tác động

Câu 4, 5, 8, 9, 10, 11, 13: Khảo sát biểu hiện hành vi của sinh viên khi tham gia giao thông. Nội dung các câu hỏi tập trung vào việc xử lý những tình huống xảy ra thường xuyên mà sinh viên hầu như gặp mỗi ngày khi lưu thông trên đường. Các câu hỏi khảo sát biểu hiện hành vi dựa trên những tiêu chí:

- Không thực hiện hành vi vi phạm luật an toàn giao thông
- Thỉnh thoảng vẫn thực hiện hành vi vi phạm luật an toàn giao thông và đồng thời biết hành vi mình thực hiện là sai và có thái độ áy náy.
- Không để tâm đến chuyện mình có vi phạm luật an toàn giao thông hay không.

Câu 14: Đánh giá tính hiệu quả của các loại hình tuyên truyền luật an toàn giao thông ở các mức độ:

- Rất hiệu quả: 1 điểm
- Hiệu quả: 2 điểm
- Không hiệu quả: 3 điểm

Câu 15: Khảo sát ý thức của sinh viên đối với việc tuyên truyền luật an toàn giao thông. Câu hỏi được xây dựng để đánh giá ý thức ở các tiêu chí:

- Tích cực, tự nguyện muốn đóng góp.
- Làm vì bổn phận
- Không làm và thấy không liên quan.

Câu 16: Khảo sát ý kiến đề nghị của sinh viên dành cho nhà trường và xã hội đối với việc chấp hành luật an toàn giao thông trong việc tác động đến

sinh viên để cải thiện hành vi tham gia giao thông theo hướng tích cực hơn. Từ đây, người nghiên cứu có thêm cứ liệu để có kiến nghị sau khi nghiên cứu.

## 2.2. Kết quả nghiên cứu

### 2.2.1. Nhận thức của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ

#### 2.2.1.1. Nhận thức về an toàn giao thông đường bộ trên toàn mẫu.

*Bảng 2.2: Nhận thức của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ*

<b>Theo bạn, việc sinh viên chấp hành đúng luật lệ an toàn giao thông khi tham gia giao thông là:</b>		
<b>Ý kiến sinh viên</b>	<b>Tần số</b>	<b>Tỷ lệ (%)</b>
Rất cần thiết	170	85,0
Cần thiết	30	15,0
Không cần thiết	0	0

#### Nhận xét:

Từ các thông tin được thể hiện trên bảng 2.2, có thể nhận thấy sinh hầu hết sinh viên có nhận thức đúng đắn về việc chấp hành đúng luật lệ an toàn giao thông khi tham gia giao thông. Cụ thể, có tới 85% sinh viên ý thức rằng việc chấp hành đúng các luật lệ giao thông đường bộ là rất cần thiết, có 15% sinh viên cho rằng cần thiết. Và một điều rất đáng mừng là không có sinh viên nào cho rằng việc này không cần thiết. Tuy nhiên, con số 15% sinh viên cho rằng việc chấp hành đúng luật lệ giao thông khi tham gia giao thông là cần thiết cũng là con số cần được quan tâm. Bởi vì con số này cũng đồng nghĩa với việc một số sinh viên không phải lúc nào cũng giữ đúng luật khi tham gia giao thông và trong nhiều tình huống sinh viên có thể vi phạm luật giao thông.

Kết quả trên cũng hoàn toàn hợp lý với đặc điểm tâm – sinh lý của lứa tuổi sinh viên. Đây là lứa tuổi đã đạt được sự trưởng thành về mọi mặt và đặc biệt là sự phát triển tự ý thức của sinh viên. Điều này cho phép các bạn sinh

viên nhận thức được thái độ, hành vi khi tham gia giao thông của mình có vi phạm luật giao thông hay không. Tuy nhiên, lứa tuổi này vẫn không thể tránh khỏi sự thiếu chín chắn trong suy nghĩ và hành động.

Kết quả này cũng cho thấy sự phù hợp với giả thuyết nghiên cứu mà người nghiên cứu đưa ra: “*Nhận thức về việc thực hiện hành vi đúng luật khi tham gia giao thông của sinh viên là tốt*”.

Cụ thể hơn trong việc đánh giá nhận thức của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ, người nghiên cứu khảo sát về nhận biết của các em về các biển báo khi tham gia giao thông và thu được kết quả như sau:

*Bảng 2.3. Nhận biết của sinh viên về các biển báo trong giao thông đường bộ*

Stt	BIỂN BÁO	Trả lời đúng	
		Tần số	Tỷ lệ (%)
1	Cấm đi ngược chiều	158	79
2	Cấm rẽ phải	188	<b>94</b>
3	Giao nhau với đường ưu tiên	86	43
4	Đường hai chiều	90	45
5	Được ưu tiên qua đường hẹp	80	40
6	Cấm mô tô 2-3 bánh	182	<b>91</b>
7	Cấm quay xe	182	<b>91</b>
8	Đường cao tốc	114	57
9	Giao nhau với đường không ưu tiên	72	<b>36</b>
10	Đoạn đường ưu tiên	80	40

Kết quả ở bảng 2.3 cho thấy, trong 10 biển báo đưa ra thì chỉ có 3 biển báo có tỉ lệ trên 90% sinh viên trả lời đúng, đó là các biển báo quen thuộc : cấm rẽ phải (94% sinh viên trả lời đúng); cấm mô tô 2-3 bánh và cấm quay xe (91% sinh viên trả lời đúng).

Điều đáng quan tâm và lo ngại là trong 10 biển báo đưa ra có tới 7 biển báo gây khó khăn cho sinh viên trong việc xác nhận, trong đó có tới 5 biển báo có không quá 45% sinh viên trả lời đúng đó là các biển báo liên quan đến đường ưu tiên như các biển báo về: Đoạn đường ưu tiên (40%); Được ưu tiên qua đường hẹp (40%), giao nhau với đường ưu tiên (43%); Đường hai chiều (45%). Và biển báo có tỷ lệ sinh viên trả lời đúng thấp nhất (36%) là biển báo “Giao nhau với đường không ưu tiên”.

Đây là vấn đề mà chúng ta cần sớm có giải pháp để khắc phục. Bởi việc tham gia giao thông mà không nắm rõ các biển báo đặc biệt là các biển báo về đường ưu tiên sẽ dẫn đến những tình huống nguy hiểm và để lại hậu quả nghiêm trọng.

Như vậy, có thể kết luận sinh viên có ý thức về việc chấp hành luật lệ an toàn giao thông đường bộ nhưng hiểu biết của các em về các luật lệ là chưa cao.

#### ***2.2.1.2. So sánh nhận thức giữa các sinh viên về an toàn giao thông đường bộ***

Ở bảng 2.2, chúng ta thấy nhận thức của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ là tốt. Kết quả thu được cũng cho thấy có sự khác nhau trong nhận thức giữa các sinh viên về an toàn giao thông đường bộ. Trong đó, sự khác biệt có ý nghĩa được thể hiện trên phương diện trường:

*Bảng 2.4. So sánh nhận thức của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ trên phương diện trường*

<b>Theo bạn, việc sinh viên chấp hành đúng luật lệ an toàn giao thông khi tham gia giao thông là:</b>				
<b>Trường</b>	<b>Ý kiến sinh viên</b>			<b>Sig</b>
	<b>Rất cần thiết</b>	<b>Cần thiết</b>	<b>Không cần thiết</b>	
ĐH Sư Phạm	88,0%	12%	0	0,017
ĐH Hutech	82,0%	18%	0	

Xét trên phương diện trường, bảng 2.3 cho thấy sinh viên cả hai trường đều cho rằng việc chấp hành luật lệ an toàn giao thông là cần thiết (Không cần thiết: 0%). Bảng 2.3 cũng cho thấy có sự khác biệt ý nghĩa ( $\text{sig} = 0,017 < 0,05$ ) về nhận thức giữa sinh viên trường Đại học Sư Phạm và sinh viên trường Đại học Hutech đối với việc chấp hành đúng luật lệ an toàn giao thông khi tham gia giao thông đường bộ. Trong đó:

+ Có tới 88% sinh viên trường ĐHSP ý thức việc chấp hành đúng luật lệ an toàn giao thông là rất cần thiết nhưng chỉ có 82% sinh viên trường ĐH Hutech cho rằng việc này là rất cần thiết. Cách biệt 6% là một con số không nhỏ.

+ Chỉ có 12% sinh viên ĐHSP có ý kiến đây là việc làm cần thiết nhưng có tới 18% sinh viên trường ĐH Hutech lựa chọn ý kiến này.

**Giải thích về sự khác biệt này, có ý kiến cho rằng: “ Sinh viên trường ĐHSP do yêu cầu của nghề nghiệp, là những nhà giáo tương lai nên các bạn sinh viên sớm ý thức về sự gương mẫu của bản thân cũng như việc phát triển và hoàn thiện phẩm chất của một nhà giáo trong tương lai” (tìm ý kiến).**

Như vậy, nhận thức của sinh viên trường ĐHSP và trường ĐH Hutech giống nhau ở việc cả hai đều thừa nhận việc chấp hành luật lệ an toàn giao thông khi tham gia giao thông là cần thiết. Nhưng lại có sự khác biệt ở việc lựa chọn các ý kiến, trong đó trường ĐHSP có tỉ lệ sinh viên nhận thức đây là việc rất cần thiết cao hơn sinh viên ĐH Hutech với chênh lệch 6%.



## 2.2.2. Thái độ của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ

### 2.2.2.1. Thái độ của sinh viên khi vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ

Bảng 2.5: Thái độ của sinh viên khi vi phạm luật giao thông đường bộ

Stt	Ý kiến của sinh viên	Tần số	Tỷ lệ (%)
1	Ân hận và tự nhủ lần sau phải luôn luôn chấp hành đúng luật giao thông	46	23,0
2	Áy náy với hành vi vi phạm đó	154	77,0
3	Cho rằng đó cũng là chuyện thường có phải riêng mình vi phạm đâu	0	0

#### Nhận xét:

Kết quả bảng 2.5 cho thấy đa số sinh viên có thái độ biết lỗi khi vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ và không có sinh viên nào có thái độ xem nhẹ việc vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ: “Cho rằng đó cũng là chuyện thường, có phải riêng mình vi phạm đâu” (0% sinh viên lựa chọn).

Tuy nhiên, tỷ lệ sinh viên có thái độ thật sự tích cực muốn sửa đổi sau khi vi phạm luật là còn rất thấp, thể hiện ở việc chỉ có 23% sinh viên có thái độ “*ân hận và tự nhủ lần sau phải luôn luôn chấp hành đúng luật giao thông*”. Như vậy, tuy không thừa nhận nhưng kết quả này cho thấy, việc sinh viên tiếp tục vi phạm luật giao thông là điều hoàn toàn có thể xảy ra. Đây là vấn đề cần quan tâm trong thái độ của sinh viên đối với vấn đề an toàn giao thông đường bộ.

Con số 77% sinh viên “Áy náy với hành vi vi phạm đó” cũng không phải là con số đáng mừng về thái độ của sinh viên đối với việc vi phạm luật an toàn giao thông. Bởi vì, chỉ áy náy thôi là một thái độ chưa đủ để sinh viên

có thể biến nó thành hành vi không vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, các nhà chức trách có thể lợi dụng thái độ này của sinh viên để tiếp tục tuyên truyền và làm cho sinh viên có thái độ tích cực hơn đối với việc sẽ không tái phạm nữa khi vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ.

Như vậy, tất cả sinh viên đều có thái độ không xem nhẹ việc vi phạm luật an toàn giao thông, nhưng thái độ này là chưa cao vì tỷ lệ sinh viên thừa nhận việc mình sẽ luôn luôn chấp hành đúng luật giao thông là chưa cao.

Để đánh giá chi tiết hơn về thái độ của sinh viên đối với việc vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ, người nghiên cứu tiến hành đánh giá thái độ của sinh viên trên một hành vi cụ thể hơn, thể hiện ở bảng 2.6 dưới đây:

*Bảng 2.6: Thái độ của sinh viên đối với việc quên mang giấy tờ xe khi tham gia giao thông.*

<b>Stt</b>	<b>Ý kiến của sinh viên</b>	<b>Tần số</b>	<b>Tỷ lệ (%)</b>
1	Rất lo lắng và quay lại lấy giấy tờ	74,0	37,0
2	Lo lắng nhưng nghĩ chắc là không sao	102	51,0
3	Đó là chuyện thường	24	12,0

Ở bảng 2.6, kết quả cho thấy không phải hầu hết sinh viên đều có thái độ xem đây là một việc đáng để bận tâm, thể hiện ở việc chỉ có 37% sinh viên cảm thấy rất lo lắng và chấp nhận quay về lấy giấy tờ. Trong khi đó có tới 12% sinh viên xem đây là một việc hết sức bình thường. Thêm vào đó, có 51% sinh viên cảm thấy lo lắng nhưng nghĩ chắc là không sao và tiếp tục tham gia giao thông khi không có giấy tờ xe. Như vậy, có thể nói có tới 73% sinh viên không thật sự quan tâm đến việc cần phải có giấy tờ xe khi tham gia giao thông và đây cũng là con số sẵn sàng lưu thông khi không có giấy tờ xe.

Kết quả thu được ở bảng 2.5 và 2.6 cho phép khẳng định thái độ của sinh viên đối với việc vi phạm luật giao thông khi tham gia giao thông là chưa tích cực và trong một vài trường hợp họ sẵn sàng vi phạm luật giao thông đường bộ.

**2.2.2.2. Thái độ của sinh viên khi phải tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông đường bộ.**

*Bảng 2.7: Thái độ của sinh viên khi phải tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông đường bộ*

Stt	Ý kiến của sinh viên	Tần số	Tỷ lệ (%)
1	Vui vẻ, hào hứng và rất muốn tham gia	112	56,0
2	Phải tham gia để cho có phong trào.	68	34
3	Không muốn tham gia	20	10

Nhận xét:

Quan sát bảng 2.7 cho thấy, khi phải tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông có 56% sinh viên “*vui vẻ, hào hứng và rất muốn tham gia*”. Đây là kết quả không khả quan, chỉ có hơn 50% sinh viên muốn tham gia với thái độ hào hứng, vui vẻ. Trong khi đó cũng có gần 50% sinh viên có thái độ chưa tích cực khi tham gia, trong đó có 34% sinh viên tham gia vì “*Phải tham gia để cho có phong trào*”, và có tới 10% sinh viên không muốn tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông. Vấn đề này cần được tìm hiểu kịp thời để nhanh chóng khắc phục tình trạng này vì một khi sinh viên đã không hứng thú thì các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông sẽ có nguy cơ đem lại hiệu quả không cao, thậm chí phản tác dụng.

Như vậy có thể kết luận, tỷ lệ sinh viên có thái độ chưa tích cực khi tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông là còn khá cao, trong đó đa phần họ tham gia vì bắt buộc phải tham gia. Điều này cần sớm được khắc phục để các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông phát huy được hiệu quả thật sự.

### ***2.2.2.3. So sánh thái độ giữa các sinh viên đối với vấn đề an toàn giao thông đường bộ***

Kết quả thu được cho thấy:

+ Thái độ của sinh viên đối với việc vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ là có sự khác biệt có ý nghĩa ( $\text{sig} < 0.05$ ) trên phương diện trường và phương diện giới tính, trên các phương diện còn lại như: sinh viên nhập cư – sinh viên tại thành phố, sinh viên năm 2- năm 4, sinh có giấy phép lái xe – sinh viên không có giấy phép lái xe là không có sự khác biệt có ý nghĩa

+ Thái độ của sinh viên đối với việc phải tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông đường bộ là có sự khác biệt có ý nghĩa trên phương diện trường, trên phương diện giới tính cũng như các phương diện còn lại không có sự khác biệt có ý nghĩa. Cụ thể như sau:

*Bảng 2.8: Sự khác nhau về thái độ của sinh viên khi vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ*

Ý kiến sinh viên	Trường		Giới tính	
	ĐH Sư Phạm	ĐH Hutech	Nam	Nữ
Ân hận và tự nhủ lần sau phải luôn luôn chấp hành đúng luật giao thông	28,0%	18,0%	28,9%	19,4%
Áy náy với hành vi vi phạm đó	72,0%	82,0%	71,1%	80,6%
Cho rằng đó cũng là chuyện thường có phải riêng mình vi phạm đâu	0	0	0	0
<b>Sig</b>	0,001		0,003	

Nhận xét:

Bảng 2.8 cho thấy, trên phương diện trường và phương diện giới tính đều cho thấy sự khác biệt có ý nghĩa về thái độ của các sinh viên khi vi phạm luật an toàn giao thông:

+ Trên phương diện trường (Sig=0,001<0,05): Có 28% sinh viên trường ĐH Sư Phạm ân hận và tự nhủ lần sau phải luôn luôn chấp hành đúng luật giao thông, còn ở ĐH Hutech thì chỉ có 18% sinh viên có thái độ như vậy. Chênh lệch 10% là con số không nhỏ về thái độ của sinh viên hai trường. Một số sinh viên khi được hỏi về kết quả này có ý kiến cho rằng có lẽ là do sự khác biệt về đặc điểm nghề nghiệp và môi trường sống.

+ Trên phương diện giới tính (Sig=0,003<0,05): Kết quả thật ngạc nhiên là những nữ sinh viên được cho là do đặc điểm giới tính sẽ ít vi phạm luật giao thông hơn nam sinh viên thì chỉ có 19,4% sinh viên nữ có thái độ ân hận và tự nhủ lần sau sẽ không vi phạm nữa, trong khi đó có 28,9% sinh viên nam có thái độ này khi vi phạm luật an toàn giao thông. Đây là một điểm rất đáng lưu ý và cho đến nay vẫn chưa có sự giải thích nào về kết quả này.

Như vậy, kết quả thu được cho thấy sinh viên trường ĐH Sư Phạm có thái độ tích cực hơn sinh viên trường ĐH Hutech, nam sinh viên có thái độ tích cực hơn nữ sinh viên đối với việc chấp hành đúng luật an toàn giao thông khi vi phạm.

*Bảng 2.9: Sự khác nhau về thái độ của sinh viên khi phải tham gia các hoạt động tuyên truyền luật an toàn giao thông đường bộ*

Stt	Ý kiến sinh viên	Trường		Sig
		ĐH Sư Phạm	ĐH Hutech	
1	Vui vẻ, hào hứng và rất muốn tham gia	80,0%	32,0%	0,00
2	Phải tham gia để cho có phong trào.	18,0%	50,0%	
3	Không muốn tham gia	2,0%	18,0%	

Nhận xét:

Từ bảng 2.9 cho thấy, thái độ của sinh viên trường ĐH Sư Phạm và sinh viên trường ĐH Hutech là có sự khác biệt có ý nghĩa khi phải tham gia các hoạt động tuyên truyền luật an toàn giao thông đường bộ ( $Sig=0,00<0,05$ ). Thể hiện ở việc:

Khi phải tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông thì có tới 80% sinh viên trường ĐH Sư Phạm có thái độ “Vu vể, hào hứng và rất muốn tham gia”, trong khi đó chỉ có 32% sinh viên trường ĐH Hutech có thái độ như vậy. Cách biệt 48% là một cách biệt rất lớn. Ở thái độ tiêu cực hơn đó là việc tham gia vì để cho có điểm phong trào thì có tới 50% sinh viên trường ĐH Hutech có thái độ này, về phía trường ĐH Sư Phạm là 18,0%. Và ở thái độ tiêu cực nhất đó là “không muốn tham gia” thì có tới 18% sinh viên trường ĐH Hutech có thái độ này, trường ĐH Sư Phạm là 2%. Về sự khác biệt này cho đến nay vẫn chưa tìm hiểu được nguyên nhân. Nhưng đây là một con số rất đáng quan tâm trong việc xây dựng các chương trình cũng như hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông ở các trường đại học tại thành phố Hồ Chí Minh.

Nhìn chung thái độ của sinh viên trường ĐH Sư Phạm là tích cực hơn sinh viên trường ĐH Hutech trong việc tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông đường bộ.

**2.2.3. Một số biểu hiện ở hành vi chấp hành luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên.**

***2.2.3.1. Biểu hiện ở hành vi chấp hành luật an toàn giao thông của sinh viên trong một số tình huống chung có liên quan đến luật an toàn giao thông đường bộ.***

Ở phần này, người nghiên cứu đưa ra 5 tình huống nằm trong luật an toàn giao thông đường bộ để đánh giá sự hiểu biết cũng như hành vi chấp

hành luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên. Kết quả được thể hiện ở bảng 2.10 dưới đây;

*Bảng 2.10: Biểu hiện ở hành vi chấp hành luật an toàn giao thông của sinh viên trong một số tình huống nằm trong luật an toàn giao thông đường bộ*

<b>Tình huống 1: Khi điều khiển hoặc ngồi trên xe mô tô hai, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy bạn chỉ đội nón bảo hiểm khi:</b>	<b>Tỷ lệ (%)</b>
a. Khi đi trên các tuyến đường quốc lộ	22,0
b. Khi đi trên các tuyến đường trong thành phố, thị xã, thị trấn	26,0
c. Khi đi trên các tuyến đường bộ có quy định phải đội nón bảo hiểm	<b>52,0</b>
<b>Tình huống 2: Khi đi đến nơi giao nhau giữa đường không ưu tiên và đường ưu tiên hoặc giữa đường nhánh và đường chính bạn sẽ:</b>	<b>Tỷ lệ (%)</b>
a. Nhường đường cho xe đi trên đường ưu tiên hoặc đường chính từ bất kỳ hướng nào tới	<b>89,0</b>
b. Nhường đường cho xe chạy ở bên trái mình tới	6,0
c. Nhường đường cho xe chạy ở bên phải mình tới	5,0
<b>Tình huống 3: Khi đi đến nơi đường giao nhau có báo hiệu đi theo vòng xuyên, bạn sẽ:</b>	<b>Tỷ lệ (%)</b>
a. Nhường đường cho xe đi bên trái	<b>45,0</b>
b. Nhường đường cho xe nào báo tín hiệu xin đường trước	24,0
c. Nhường đường cho xe đi bên phải	31,0
<b>Tình huống 4: Bạn có kéo, đẩy các xe khác, vật khác khi tham gia giao thông không?</b>	<b>Tỷ lệ (%)</b>
a. Thường xuyên	2,0
b. Thỉnh thoảng	20,0

c. Không bao giờ	<b>78,0</b>
<b>Tình huống 5: Khi điều khiển xe chạy trên đường và có xe sau xin vượt nếu đủ điều kiện an toàn bạn sẽ:</b>	<b>Tỷ lệ (%)</b>
a. Giảm tốc độ, đi sát về bên phải của phần đường xe chạy cho đến khi xe sau đã vượt qua, không được gây trở ngại đối với xe xin vượt.	<b>64,0</b>
b. Cho xe tránh về bên phải mình và ra hiệu cho xe sau vượt. Nếu có chướng ngại vật phía trước hoặc thiếu điều kiện an toàn chưa cho vượt được phải ra hiệu cho xe sau biết. Không gây trở ngại cho xe xin vượt	31,0
c. Giảm tốc độ và ra hiệu cho xe sau vượt, không gây trở ngại cho xe sau vượt	5,0

Nhận xét:

Bảng 2.10 cho thấy, ở cả 5 tình huống đưa ra với những lựa chọn cho sẵn, phần lớn có trên 50% sinh viên lựa chọn phương án hợp lý nhất trong từng tình huống. Tuy nhiên, cũng có một số tình huống có tỉ lệ sinh viên lựa chọn chưa hợp lý với tỷ lệ khá cao. Cụ thể:

+ Tình huống 1: Ở tình huống này chỉ có 52% sinh viên lựa chọn phương án hợp lý, như vậy là có tới 48% sinh viên có hành vi vi phạm luật an toàn giao thông trong tình huống này, trong đó có 26% sinh viên chỉ đội mũ bảo hiểm “Khi đi trên các tuyến đường trong thành phố, thị xã, thị trấn” và 22% sinh viên chỉ đội mũ bảo hiểm “Khi đi trên các tuyến đường quốc lộ”. Đây là con số đáng lên tiếng cảnh báo, bởi vì tính đến thời điểm này đã hơn 4 năm có quy định bắt buộc đội nón bảo hiểm đối với người ngồi trên xe máy khi tham gia giao thông. Vậy mà vẫn còn gần 50% sinh viên không tuân theo quy định này.



+ Tình huống 2: Ở tình huống này kết quả có khả quan hơn, có tới 89% sinh viên lựa chọn được phương án hợp lý nhất. Điều này cho thấy trong tình huống này sinh viên có hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, vẫn còn một số ít sinh viên (11%) vẫn chưa hiểu đúng luật và vẫn còn vi phạm.

+ Tình huống 3: Đây là 1 tình huống thường gặp khi tham gia giao thông nhưng kết quả thu được thật đáng lo ngại. Chỉ có 45% sinh viên có phương án trả lời hợp lý và có tới 55% sinh viên có hành vi vi phạm luật an toàn giao thông trong tình huống này.

+ Tình huống 4: Có thể nói về mặt kiến thức thì đây là tình huống dễ nhất trong các tình huống còn lại và khi được khảo sát chắc chắn là các bạn sinh viên đã biết chắc câu trả lời hợp lý. Nhưng kết quả thu được về mặt biểu hiện hành vi cho thấy, có 78% sinh viên chưa bao giờ thực hiện hành vi kéo đẩy vật và xe khác khi tham gia giao thông, đây là kết quả cũng có thể chấp nhận được. Tuy nhiên, rất đáng lo ngại là vẫn còn có tới 22% sinh viên có thực hiện hành vi này khi tham gia giao thông, trong đó thỉnh thoảng thực hiện là 20% và thường xuyên thực hiện là 2%. Đây là một trong những hành vi vi phạm luật an toàn giao thông và có thể gây ra những hậu quả nghiêm trọng. Vì thế cần sớm tìm ra giải pháp để khắc phục.

+ Tình huống 5: Tình huống này có 64% sinh viên lựa chọn phương án trả lời hợp lý nhất, có 31% sinh viên lựa chọn phương án trả lời có thể chấp nhận được, và 5% sinh viên có phương án trả lời không hợp lý và nếu hành vi này được thực hiện trong khi tham gia giao thông sẽ có thể dẫn đến những tai nạn nghiêm trọng. Tuy nhiên, có thể thấy đây là tình huống cho kết quả ít li ngại nhất đối với các tình huống còn lại.

Như vậy, nhìn chung sinh viên đã có những hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, vẫn còn một số không ít sinh

viên trong những tình huống nhất định vẫn có những hành vi vi phạm luật an toàn giao thông. Và điều đáng chú ý nhất là đối với những quy định quen thuộc và dễ chấp hành nhất như “đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông” thì sinh viên vẫn có hành vi vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ.

**2.2.3.2. Biểu hiện ở hành vi chấp hành luật an toàn giao thông của sinh viên trong một số tình huống quen thuộc.**

Hai tình huống trong bảng 2.11 dưới đây là hai tình huống rất quen thuộc đối với các bạn sinh viên trong cuộc sống thường ngày. Kết quả thu được cho thấy hành vi ứng xử của sinh viên trong những tình huống này vẫn còn mang tính chất thiếu suy nghĩ và hành động không chín chắn, chỉ để thỏa mãn cho lợi ích trước mắt của bản thân. Kết quả thu được như sau:

*Bảng 2.11: Biểu hiện ở hành vi chấp hành luật an toàn giao thông của sinh viên trong một số tình huống quen thuộc*

<b>Tình huống 1: Khi được 1 nhóm bạn rủ đi chơi cùng mà bạn không có chuẩn bị sẵn mũ bảo hiểm, bạn sẽ:</b>	<b>Tỷ lệ (%)</b>
a. Từ chối lời rủ rê và không tham gia	46,0
b. Vẫn cứ tham gia nhưng trên đường luôn lo lắng vì bị phạt	<b>52,0</b>
c. Thản nhiên đi và coi như không có gì xảy ra	2,0
<b>Tình huống 2: Trường học của bạn nằm bên trái đường khi bạn đến trường. Nếu bạn đi đúng luật giao thông bạn phải chạy tiếp 300m mới vòng đầu xe; nhưng nếu bạn rẽ sang trái và đi ngược chiều thì chỉ còn 100m. Bạn sẽ lựa chọn phương án nào:</b>	<b>Tỷ lệ (%)</b>
a. Đi đúng luật giao thông	<b>40,0</b>
b. Đi ngược chiều	10,0
c. Đi đúng luật giao thông nhưng thỉnh thoảng vẫn đi ngược chiều	26,0
d. Thường xuyên đi đúng luật nhưng có những lúc hoàn cảnh đặc biệt có thể đi ngược chiều	24,0

Nhận xét:

Nội dung hai tình huống ở bảng 2.11 cho thấy đây là hai tình huống có liên quan trực tiếp giữa một bên là việc thỏa mãn nhu cầu và lợi ích trước mắt của bản thân sinh viên với một bên là việc chấp hành đúng luật an toàn giao thông. Kết quả như sau:

+ Tình huống 1: Khi được 1 nhóm bạn rủ đi chơi, trong trường hợp không có mũ bảo hiểm thì cũng chỉ có 46% sinh viên từ chối lời rủ rê và không tham gia, tức là cũng chỉ có 46% sinh viên luôn chấp hành đúng quy định về việc đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông. Và có tới 54% sinh viên chấp nhận vi phạm luật an toàn giao thông để tham gia chơi cùng bạn. Trong đó có 2% sinh viên sẵn sàng tham gia một cách rất thoải mái và không có bận tâm gì thêm. Còn lại 52% sinh viên tham gia đi chơi cùng bạn nhưng trên đường đi luôn lo lắng sợ bị phạt. Đây không phải là tín hiệu đáng mừng mà là đáng lo ngại. Vì 52% sinh viên này không phải lo lắng về việc mình có hành vi vi phạm luật này có thể dẫn đến những hậu quả nghiêm trọng và sẽ gây tổn thương đến bản thân mà chỉ lo lắng, quan tâm đến vấn đề là mình sẽ bị cảnh sát giao thông phạt. Đây là một trong những suy nghĩ lệch lạc rất cần được thay đổi để sinh viên có ý thức và thái độ tích cực hơn trong việc chấp hành đúng luật an toàn giao thông nói chung và quy định về việc đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông nói riêng. Kết quả này khá phù hợp với kết quả thu được ở tình huống 1 của bảng 2.10, điều này càng khẳng định hiện nay, vẫn còn một số đông sinh viên không chấp hành đúng quy định về việc đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông.

+ Tình huống 2: Ở tình huống này cũng chỉ có 40% sinh viên trong bất kỳ trường hợp nào vẫn đi đúng luật giao thông. Tức là có 40% sinh viên có hành vi chấp hành đúng luật giao thông trong tình huống này. Còn lại 60%

sinh viên trong những trường hợp đặc biệt sẽ sẵn sàng thực hiện hành vi vi phạm luật an toàn giao thông. Trong đó, đáng quan tâm nhất là 10% sinh viên “đi ngược chiều” tức là vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ, số sinh viên còn lại là những người thường xuyên có hành vi chấp hành đúng luật giao thông nhưng trong những trường hợp mà đối với bản thân sinh viên là đặc biệt thì họ sẽ vi phạm luật an toàn giao thông (trễ học, trễ thi...).

Như vậy, kết quả thu được qua 2 tình huống trên cho thấy vẫn còn một số lớn sinh viên không thường xuyên có hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông đường bộ trong những tình huống có liên quan trực tiếp đến bản thân sinh viên.

### ***2.2.3.3. Mức độ thực hiện các hành vi chấp hành luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên***

*Bảng 2.12: Mức độ thực hiện các hành vi chấp hành luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên*

T T	Hành vi	Mức độ			Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Thường xuyên	Thỉnh thoảng	Không bao giờ		
1	Đi đúng phần đường dành cho từng loại phương tiện	86,0	11,0	3,0	2,86	0,42
2	Không chở người quá qui định	76,0	17,0	7,0	2,72	0,58
3	Không đi dàn hàng ngang	47,0	44,0	9,0	2,41	0,65
4	Đi theo tín hiệu đèn	<b>90,0</b>	7,0	3,0	2,87	0,47
5	Không phóng nhanh, vượt, rẽ ẩu	82,0	15,0	3,0	2,79	0,47
6	Không: đi xe và kéo theo xe khác	74,0	20,0	6,0	2,68	0,58
7	Đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy	<b>93,0</b>	5,0	2,0	2,91	0,35
8	Không đi ngược chiều	46,0	50,0	4,0	2,42	0,57
9	Không sử dụng dù, điện thoại di động khi đi xe máy.	<b>41,0</b>	55,0	4,0	2,37	0,56

Nhận xét:

Bảng 2.12 cho thấy, mức độ thực hiện các hành vi chấp hành luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên là đồng đều nhau ở các hành vi. Có những hành vi chấp hành đúng luật giao thông được đa số sinh viên thường xuyên thực hiện nhưng cũng có những hành vi có khoảng 40% sinh viên thường xuyên thực hiện. Cụ thể như sau:

+ Những hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông có trên 70% sinh viên thường xuyên thực hiện khi tham gia giao thông là những hành vi: Đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy (93%), đi theo tín hiệu đèn (90%), đi đúng phần đường dành cho từng loại phương tiện (86%), không phóng nhanh, vượt, rẽ ẩu (82%), không chở người quá qui định (76%), không: đi xe và kéo thao xe khác (74%). Đây là những tín hiệu đáng mừng đối với việc thực hiện các hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông của sinh viên. Cần cố gắng phát huy và nâng cao hơn nữa để sinh viên luôn luôn ý thức được và có thêm nhiều sinh viên khác có hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông khi tham gia giao thông.

+ Những hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông có hơn 40% sinh viên thường xuyên thực hiện là những hành vi sau: không sử dụng dù, điện thoại di động khi đi xe máy (41%), quan sát trong thực tế cũng dễ nhận thấy, trên các tuyến đường, hình ảnh các bạn sinh viên vừa lái xe vừa nghe điện thoại di động là chuyện hết sức bình thường và hầu hết các bạn sinh viên đều không nghĩ đây là hành vi vi phạm luật an toàn giao thông. Hành vi này nếu không được khắc phục sẽ dẫn đến những tai nạn nghiêm trọng khi điều khiển xe lưu thông trên đường. Tiếp theo là hành vi không đi ngược chiều (46%) sinh viên thường xuyên thực hiện. Cuối cùng là hành vi không đi dàn hàng ngang (47%) sinh viên thường xuyên thực hiện, quan sát trên thực tế

cũng cho thấy hình ảnh các bạn sinh viên đi dàn hàng từ 2 đến 3 xe để trò chuyện sau khi tan trường là hành vi rất phổ biến, hành vi này khi được hỏi các bạn sinh viên đều biết rằng đây là hành vi vi phạm luật an toàn giao thông nhưng vì do thói quen ham vui cũng như chưa bao giờ bị thổi phạt nên họ cũng hay vi phạm, và kết quả cho thấy có 9% sinh viên thừa nhận họ luôn đi dàn hàng ngang.

Như vậy, trong 9 hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông đường bộ do người nghiên cứu đưa ra thì có 6 hành vi được đa số sinh viên thường xuyên thực hiện. Đây là một tín hiệu đáng mừng. Tuy nhiên, vẫn còn có 3 hành vi chỉ có khoảng từ 40% -> 50% sinh viên thường xuyên thực hiện đó là những hành vi có liên quan đến thói quen của sinh viên cũng như liên quan đến sự hiểu biết của sinh viên về luật an toàn giao thông đường bộ.

Kết quả này cũng khá phù hợp với giả thuyết của người nghiên cứu đưa ra đó là ‘Hành vi chấp hành chấp hành luật giao thông của sinh viên ở một số trường đại học tại thành phố Hồ Chí Minh chưa đúng quy định’.

#### ***2.2.3.4. So sánh biểu hiện ở hành vi chấp hành an toàn giao thông giữa các sinh viên***

Kết quả thu được qua xử lý cho thấy trong các tình huống có liên quan đến việc chấp hành luật an toàn giao thông đường bộ cũng như mức độ thực hiện các hành vi chấp hành luật an toàn giao thông ở các sinh viên là không có sự khác biệt trên tất cả các phương diện (năm học, giới tính, trường...). Tuy nhiên, trong một tình huống quen thuộc trong cuộc sống sinh viên thì có sự khác biệt có ý nghĩa giữa các sinh viên trên phương diện trường và phương diện giới tính, thể hiện ở bảng 2.13 dưới đây:

Bảng 2.13: So sánh biểu hiện ở hành vi chấp hành an toàn giao thông giữa các sinh viên trong một tình huống thường gặp

<b>Khi được 1 nhóm bạn rủ đi chơi cùng mà bạn không có chuẩn bị sẵn mũ bảo hiểm, bạn sẽ:</b>				
<b>Ý kiến sinh viên</b>	<b>Trường</b>		<b>Giới tính</b>	
	ĐH Sư Phạm	ĐH Hutech	Nam	Nữ
a. Từ chối lời rủ rê và không tham gia	58,0%	34,0%	47,4%	45,2%
b. Vẫn cứ tham gia nhưng trên đường luôn lo lắng vì bị phạt	38,0%	66,0%	47,4%	54,8%
c. Thản nhiên đi và coi như không có gì xảy ra	4,0%	0%	5,2%	0%
<b>Sig</b>	0,001		0,011	

Nhận xét:

Quan sát bảng 2.13 cho thấy, đối với tình huống có liên quan đến việc thỏa mãn nhu cầu của bản thân sinh viên và việc chấp hành đúng luật an toàn giao thông thì có sự khác biệt có ý nghĩa giữa các sinh viên ở trên hai phương diện sau:

+ Trên phương diện trường (Sig=0,001<0,05): Có 58% sinh viên trường ĐH Sư Phạm từ chối lời rủ rê và không tham gia, còn trường ĐH Hutech thì chỉ có 34% sinh viên thực hiện như vậy. Cách biệt 24% là một con số cách biệt lớn. Cũng đáng chú ý là có tới 66% sinh viên trường ĐH Hutech vẫn đi chơi nhưng lo lắng không phải vì lí do gì khác mà là lo sẽ bị công an thổi phạt, trong khi chỉ có 38% sinh viên trường ĐH Sư Phạm có biểu hiện này. Tuy nhiên, lại có 4% sinh viên trường ĐH Sư phạm thản nhiên đi và xem

nếu không có chuyện gì xảy ra, trong khi không có sinh viên nào ở trường ĐH Hutech có hành vi và thái độ này.

+ Trên phương diện giới tính ( $Sig=0,011<0,05$ ): Ở phương diện này cũng có một điều đáng ngạc nhiên cũng giống như kết quả thu được ở bảng 2.8 về thái độ của sinh viên khi vi phạm luật an toàn giao thông đó là: có 47,4% sinh viên nam từ chối lời rủ rê và không tham gia, về phía nữ sinh viên thấp hơn có 45,2% sinh viên nữ có biểu hiện này. Tuy nhiên, có tới 5,2% nam sinh viên thản nhiên đi và xem như không có gì xảy ra.

Như vậy, có thể thấy trong tình huống này trường ĐH Sư Phạm có tỷ lệ sinh viên từ chối việc thực hiện hành vi vi phạm luật an toàn giao thông cao hơn sinh viên trường ĐH Hutech, tỷ lệ nam sinh viên có hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông cao hơn nữ sinh viên. Tuy nhiên, lại có một số ít sinh viên trường ĐH Sư Phạm và nam sinh viên có thái độ và hành vi thản nhiên vi phạm mà không bận tâm gì.

#### 2.2.4. Nguyên nhân làm cho sinh viên hay vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ

*Bảng 2.14: Nhận định của sinh viên về những nguyên nhân làm cho họ hay vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ*

Nguyên nhân	Tác động			Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
	Chủ yếu	Có nhưng không nhiều	Hoàn toàn không tác động		
a. Không hiểu rõ quy định cụ thể của luật an toàn giao thông	23,0	37,0	20,0	1,97	0,65
b. Do có việc gấp, bị trễ học	<b>32,0</b>	55,0	13,0	2,19	0,64
c. Do thói quen	10,0	45,0	45,0	1,65	0,65
d. Ý thức tự giác chưa cao	13,0	41,0	46,0	1,67	0,69



e. Hệ thống giao thông chưa hợp lý	34,0	49,0	17,0	2,17	0,69
f. Chương trình giáo dục chưa đầy đủ	21,0	41,0	38,0	1,83	0,73
g. Luật pháp chưa nghiêm	29,0	42,0	29,0	2,00	0,76
i. Tâm lý muốn thể hiện cái tôi, cái khác biệt	7,0	24,0	69,0	1,38	0,61
j. Học được từ bạn bè và những người đi đường	17,0	41,0	42,0	1,38	0,61
k. Do tiện đường	27,0	60,0	13,0	1,75	0,72

#### Nhận xét:

Kết quả ở bảng 2.14, cho thấy có 2 nhóm nguyên nhân khách quan (nguyên nhân e,f,g) và chủ quan (nguyên nhân b, c, d, i, j, k) làm cho sinh viên cả hai trường ĐH Sư Phạm và ĐH Hutech hay có hành vi vi phạm luật an toàn giao thông:

- Nguyên nhân khách quan: Nổi bật nhất trong nhóm nguyên nhân này là nguyên nhân e “hệ thống giao thông chưa hợp lý”. Có tới 34% sinh viên cho rằng đây là nguyên nhân chủ yếu khiến họ hay vi phạm luật an toàn giao thông, và cũng có tới 49% sinh viên cho rằng tuy tác động không nhiều nhưng đây cũng là nguyên nhân làm cho họ hay vi phạm luật an toàn giao thông. Như vậy, có thể nói có tới 83% sinh viên cho rằng họ vi phạm luật an toàn giao thông vì nguyên nhân này. Kết quả này cũng phù hợp với ý kiến của một số sinh viên cho rằng: việc kẹt xe, tắc đường ở những con đường chính là nguyên nhân khiến họ phải lấn chiếm vỉa hè, vượt đèn đỏ... Đa số sinh viên cũng cho rằng việc xử phạt chưa nghiêm đối với các hành vi vi phạm luật của họ cũng là một trong những nguyên nhân làm cho sinh viên hay vi phạm luật

an toàn giao thông, thể hiện ở việc có 29% sinh viên cho rằng “Luật pháp chưa nghiêm” là nguyên nhân chủ yếu tác động đến hành vi vi phạm luật an toàn giao thông của họ, và cũng có 42% thừa nhận tuy không bị tác động nhiều nhưng đây cũng là một trong những nguyên nhân khiến họ hay vi phạm luật.

- Nguyên nhân chủ quan: trong nhóm này, hầu hết sinh viên cả hai trường cho rằng họ vi phạm luật giao thông là do có việc gấp và bị trễ học (32% cho rằng đây là nguyên nhân chủ yếu; 55% cho rằng nguyên nhân này có tác động nhưng không nhiều). Nguyên nhân tiếp theo là do tiện đường (27% cho rằng đây là nguyên nhân chủ yếu; 60% cho rằng đây là nguyên nhân có tác động) đến hành vi vi phạm luật an toàn giao thông. Một số ít sinh viên cho rằng họ có hành vi vi phạm luật an toàn giao thông là do ý thức tự giác chưa cao, do thói quen và do họ chưa nắm rõ về luật. Một điều đáng mừng đó là chỉ có 7% sinh viên thừa nhận rằng họ có hành vi vi phạm luật an toàn giao thông là do tâm lý muốn thể hiện cái tôi cá nhân, muốn khác biệt. Điều này là một trong những thuận lợi trong việc đề ra các hình thức tuyên truyền, giáo dục để hạn chế hành vi vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ ở sinh viên.

Như vậy, hầu hết sinh viên đều chịu tác động từ những nguyên nhân khách quan và chủ quan, trong đó nhóm nguyên nhân chủ quan là tác động nhiều hơn đến hành vi vi phạm luật an toàn giao thông của sinh viên.

Kết quả thu được còn cho biết, nhận định của sinh viên về nguyên nhân làm cho họ hay có hành vi vi phạm luật an toàn giao thông là không có sự khác biệt ý nghĩa trên tất cả các phương diện.

### 2.2.5. Đánh giá của sinh viên về hiệu quả của các loại hình tuyên truyền luật an toàn giao thông.

Bảng 2.15: Đánh giá của sinh viên về hiệu quả của các loại hình tuyên truyền luật an toàn giao thông hiện nay

Stt	Cách tuyên truyền	Mức độ			Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
		Rất hiệu quả	Hiệu quả	Không hiệu quả		
1	In tài liệu phát thường kỳ cho phòng sinh viên	20,0	39,0	<b>41,0</b>	1,79	0,74
2	Đưa vào chương trình hoạt động ngoại khóa của sinh viên trong trường	26,0	60,0	14,0	2,12	0,62
3	Tăng cường người giám sát thực hiện giao thông trên đường phố	47,0	45,0	8,0	2,39	0,63
4	Cử sinh viên tình nguyện đi tuyên truyền phổ biến tại các trường học, khu dân cư	19,0	<b>68,0</b>	13,0	2,06	0,56
5	Lồng ghép vào các hoạt động của Đoàn, Hội	22,0	<b>68,0</b>	10,0	2,12	0,55
6	Dùng biển báo, áp phích tại nơi đông người	24,0	62,0	14,0	2,10	0,60
7	Kết hợp các hình thức trên	<b>60,0</b>	32,0	8,0	2,52	0,64

#### Nhận xét:

Quan sát bảng 2.15 cho thấy, đa số sinh viên đánh giá các loại hình tuyên truyền đưa ra đều rất hiệu quả và hiệu quả trong việc hạn chế tình trạng sinh viên vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ. Cụ thể ở từng mức độ như sau:

+ Ở mức độ rất hiệu quả: Hình thức tuyên truyền về luật giao thông được các bạn sinh viên chọn nhiều nhất là “Kết hợp tất cả các hình thức về tuyên truyền giao thông” (60,0%), tiếp đến là “Tăng cường người giám sát thực hiện giao thông trên đường phố” (47% lựa chọn). Nếu xét ở mức độ hiệu quả thì đây cũng là hai loại hình tuyên truyền được sinh viên đánh giá “hiệu quả” nhất (chỉ có 8% sinh viên cho rằng đây là 2 loại hình không có hiệu quả. Tiếp theo là hình thức tuyên truyền "Đưa vào chương trình hoạt động ngoại khóa của sinh viên trong trường” (26%). Hình thức tuyên truyền “Cử sinh viên tình nguyện đi tuyên truyền phổ biến tại các trường học, khu dân cư” là hình thức mà sinh viên đánh giá thấp nhất về mức độ hiệu quả (19%). Các cách tuyên truyền còn lại đều nhận được sự đánh giá tương tự nhau ở sinh viên ( 20 -> 24%).

+ Ở mức độ hiệu quả: Hình thức tuyên truyền về luật giao thông được các bạn sinh viên chọn nhiều nhất là “lồng ghép vào các hoạt động của Đoàn, Hội” và ““Cử sinh viên tình nguyện đi tuyên truyền phổ biến tại các trường học, khu dân cư” (với 68% lựa chọn). Đây là hai hình thức tuyên truyền mà chúng ta có thể tiếp tục phát huy và hoàn thiện hơn để có thể tận dụng được hết hiệu quả của hai hình thức này và chuyển từ loại hình thức “hiệu quả” sang “rất có hiệu quả”.

+ Ở mức độ không hiệu quả: Hình thức tuyên truyền về luật giao thông được các bạn sinh viên đánh giá không hiệu quả là “in tài liệu phát thường kỳ cho phát sinh viên” (41% lựa chọn). Các hình thức tuyên truyền khác cũng được lựa chọn nhưng ở mức độ thấp đặc biệt là hình thức số 3 và số 7 như đã nói ở trên chỉ có 8% sinh viên cho rằng đây là hai hình thức không có hiệu quả trong việc tuyên truyền về luật an toàn giao thông.

Như vậy, có thể kết luận **hai hình thức được sinh viên đánh giá cao nhất về việc mang lại hiệu quả cao cho hoạt động tuyên truyền luật an toàn giao thông** là “Kết hợp tất cả các hình thức về tuyên truyền giao thông” và “Tăng cường người giám sát thực hiện giao thông trên đường phố”. Hai hình thức cần tiếp tục được phát huy để tiếp tục đạt hiệu quả cao hơn là “lồng ghép vào các hoạt động của Đoàn, Hội” và “Cử sinh viên tình nguyện đi tuyên truyền phổ biến tại các trường học, khu dân cư”. Và hình thức cần được xem lại hoặc có thể thay bằng hình thức tuyên truyền khác có hiệu quả hơn là hình thức “in tài liệu phát thường kỳ cho phát sinh viên”. Kết quả thu được cũng cho thấy không có sự khác biệt có ý nghĩa trong đánh giá giữa các sinh viên về các hình thức tuyên truyền luật an toàn giao thông đường bộ trên tất cả các phương diện.

### **2.3. Một số giải pháp đề xuất nhằm thay đổi hành vi tham gia giao thông của sinh viên theo hướng tích cực**

Từ kết quả nghiên cứu thực trạng cho thấy, một số hành vi vi phạm mà sinh viên thường phạm phải bao gồm:

- Do vội nên cố ý đi nhanh, về tắt. (1)
- Lấn tuyến, dừng xe không đúng nơi qui định, thỉnh thoảng chở quá số người qui định (2)
- Không tuân thủ biển báo vì biển báo bị khuất, thiếu đèn đường và không hiểu ý nghĩa của biển báo. (3)
- Muốn sớm thoát khỏi tình trạng kẹt xe, đường hẹp, đường đông người ùn tắc (4)
- Không nắm được phân luồng giao thông (5)

Hai nhóm hành vi (1) và (2) bắt nguồn từ ý thức chủ quan của sinh viên nhưng 3 nhóm hành vi còn lại phụ thuộc rất nhiều vào yếu tố khách quan của

hạ tầng giao thông. Bên cạnh đó, cũng phải tính đến nguyên nhân do cơ chế quản lí và đội ngũ điều khiển giao thông chưa hiệu quả. Chính vì vậy, các giải pháp trước mắt và lâu dài khắc phục cải thiện các hành vi vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ hiện nay cũng được đề xuất trên cơ sở của các nguyên nhân chính gây ra các hành vi nêu trên. Đồng thời, những cứ liệu khảo sát từ bản thân sinh viên cho thấy một số vấn đề nổi bật lên cần được quan tâm điều chỉnh trong chính sách hiện hành, đặc biệt là cần tổ chức sát hạch, nâng cao hơn nữa chất lượng thi cấp bằng lái hiện nay. Trong các giải pháp, cũng cần chú ý nhiều hơn đến công tác tuyên truyền, giáo dục, nâng cao ý thức của sinh viên khi tham gia giao thông và cần phối hợp đồng bộ các cơ quan, ban ngành có liên quan. Cần chú trọng nâng cao hiệu quả của công tác tuyên truyền, công tác điều hành giao thông trên địa bàn thành phố. Ngoài ra, công tác qui hoạch, quản lí, phát triển đô thị phải đi đôi với công tác qui hoạch, quản lí, phát triển giao thông, trong đó, chú trọng đến việc phân luồng giao thông hợp lí, lắp đặt biển báo 1 cách khoa học và ở vị trí thuận tiện để dễ dàng quan sát và chấp hành.

### **2.3.1. Nhóm giải pháp nâng cao nhận thức, ý thức của sinh viên về An toàn giao thông**

Tuyên truyền nhằm tác động vào ý thức tự giác chấp hành luật an toàn giao thông của sinh viên cũng cần có những biện pháp chế tài nghiêm ngặt bằng qui định của pháp luật và có biện pháp thi hành kiểm tra, kiểm soát việc ứng dụng những điều luật này. Biểu hiện hành vi chấp hành luật an toàn giao thông chỉ ổn định và trở thành thói quen khi tính tự giác được phát huy và chấp hành 1 cách tự nguyện trong thực tiễn. Có thể nói, đây là vấn đề quyết định trong việc xây dựng văn hóa giao thông, văn minh đô thị và hướng đến giao thông an toàn.

- Các trường học cần tổ chức các giờ học, sinh hoạt ngoại khóa về nội dung an toàn giao thông. Cách thức tổ chức có thể lồng ghép các hình thức đóng kịch, tiểu phẩm, sáng tác trình bày các bài hát tuyên truyền hay các trò chơi rèn luyện kỹ năng xử lý tình huống giao thông an toàn, nhanh chóng và đúng luật.

- Trong khuôn viên nhà trường cần có những hình ảnh, băng rôn, áp phích tuyên truyền về các mức xử phạt khi vi phạm luật giao thông, các hành vi đúng luật khi tham gia giao thông là những hành vi như thế nào.

- Các ban ngành, đoàn thể cần thường xuyên có những buổi thảo luận bàn về giải pháp nâng cao an toàn khi tham gia giao thông. Hội thảo nên tổ chức theo chủ đề cụ thể, kêu gọi đóng góp các ý kiến mang tính khả thi trong việc cải thiện tình hình giao thông ùn tắc, lưu thông không theo luật. Các cơ quan hữu quan nhất thiết cần lưu ý đến các ý kiến được đề đạt trong hội thảo.

- Các cơ quan truyền thông cần tích cực trong công tác tuyên truyền thông qua các chuyên mục về “An toàn giao thông”, “Văn minh đô thị” – hình ảnh phát sóng cảnh cảnh báo người dân nói chung và sinh viên nói riêng về các hệ lụy do tham gia giao thông không theo luật gây ra, đồng thời, tuyên dương những hình ảnh ghi nhận các biểu hiện hành vi tham gia giao thông đúng luật, an toàn và mang nét đẹp văn minh đô thị.

- Đồng thời, cũng không thể bỏ qua quá trình giáo dục kiến thức và trang bị hiểu biết về luật an toàn giao thông cho các em ở lứa tuổi nhỏ hơn – không phải là sinh viên – các em ở bậc mầm non, tiểu học. Có thể tổ chức việc tuyên truyền bằng các hoạt động vui chơi, trưng bày hình ảnh, các cuộc thi sáng tạo, tạo hình (vẽ tranh, nặn tượng, xếp mô hình,...) về an toàn giao thông, hành vi đẹp khi tham gia giao thông. Khi áp dụng phương án này,

chúng ta hoàn toàn có thể tin tưởng sẽ cải thiện phần nào những biểu hiện hành vi tiêu cực khi tham gia giao thông của một thế hệ trẻ, thế hệ tương lai.

### **2.3.2.Nhóm giải pháp quản lí của các cơ quan chức năng**

Đồng thời với các biện pháp tuyên truyền giáo dục nâng cao ý thức của sinh viên thì cũng cần hạn chế các tác nhân khách quan tác động đến các hành vi tiêu cực của sinh viên bằng cách cải thiện cơ sở hạ tầng cũng như cơ chế quản lí và lực lượng cảnh sát điều khiển giao thông. Cụ thể:

- Biện pháp hàng đầu vừa cấp bách vừa lâu dài được nhiều ý kiến đề xuất là mở rộng đường, xây cầu vượt, làm thêm các đường mới.
- Biện pháp có thể tiến hành ngay, hay chỉ sau một thời gian ngắn là phương tiện công cộng đảm bảo đủ tuyến, đúng giờ, văn minh, sạch đẹp, cung cách phục vụ của nhân viên trên các phương tiện giao thông công cộng nhằm thu hút nhiều lựa chọn từ bỏ phương tiện cá nhân sử dụng phương tiện công cộng.
- Ban An toàn giao thông thành phố phối hợp với cảnh sát giao thông công chánh và các đơn vị chức năng khắc phục các khiếm khuyết của hệ thống đèn tín hiệu giao thông, đèn chiếu sáng công cộng (cụ thể là điều chỉnh thời gian cho phù hợp hơn: đèn xanh dành cho hướng lưu thông 1 chiều sẽ được giảm đi do không còn giao cắt và tốc độ thoáng xe tăng lên, ưu tiên thời gian đèn xanh cho hướng lưu thông ngược lại). Khi đó, các tuyến đường vuông góc ngược lại sẽ có thời gian đèn xanh nhiều hơn, cơ hội thoáng xe sẽ nhanh hơn. Tập trung đầu tư biển báo hiệu giao thông, dải phân cách, vạch sơn phân làn, phân tuyến,...
- Biển báo cần đặt đúng vị trí và đặt trên cao để dễ nhìn thấy. Sửa đổi biển báo bằng chữ chuyển sang dạng hình tượng, để dễ nhận biết. Đề nghị các rào chắn đào đường sau khi san lấp, cần tái lập và sơn vẽ lại.



- Tập trung tuyên truyền, giáo dục để người tham gia giao thông hiểu biết đầy đủ về các quy định giao thông nói chung và về biển báo nói riêng. Thực trạng hiện nay cho thấy khi thi bằng lái xe, người lái xe đều phải biết được tất cả các biển báo thông dụng, tuy nhiên, do thói quen không nhìn biển báo và không được tiếp xúc thường xuyên nên hầu hết sinh viên không nắm rõ nội dung của tất cả các biển báo khi đi trên đường. Vì thế, cần thiết giáo dục ý thức người tham gia giao thông từ trên ghế nhà trường và tuyên truyền thường xuyên qua báo đài về thói quen trên.

- Tập trung xử phạt nghiêm khắc các hành vi vi phạm là nguyên nhân dẫn đến ùn tắc giao thông như: dừng, đỗ xe, chuyển hướng, tránh, vượt sai qui định, vượt đèn đỏ, đi vào đường ngược chiều, điều khiển xe đi trên hè phố, đi không đúng làn đường qui định, không tuân theo hướng dẫn của người điều khiển giao thông,...

- Kiên quyết kỉ luật những cán bộ, chiến sĩ không hoàn thành nhiệm vụ hoặc xử lí vi phạm không đúng qui định của pháp luật; đẩy nhanh việc lắp đặt camera, nhằm sớm áp dụng rộng rãi hình thức phát hiện vi phạm và tăng cường xử phạt vi phạm qua hình ảnh ghi được từ camera.

- Cuối cùng, kết quả khảo sát cũng cho thấy việc cảnh cáo cũng phát huy tác dụng tốt cho một số đối tượng, vì vậy, kiến nghị cảnh sát giao thông nên áp dụng linh hoạt đối với một số hành vi có dấu hiệu không cố ý, nên giáo dục, tuyên truyền, cảnh cáo trước khi xử phạt sẽ có tác dụng tốt hơn không nên cứng nhắc xử phạt trong mọi tình huống.

## **Tiểu kết chương 2**

Từ kết quả nghiên cứu thu được từ đề tài “ Hành vi tham gia giao thông của sinh viên một số trường đại học tại thành phố Hồ Chí Minh”, người nghiên cứu rút ra được một số kết luận trên các mặt sau:

*+ Nhận thức của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ*

Đa số sinh viên trường ĐH Sư Phạm và ĐH Hutech có nhận thức đúng đắn về việc chấp hành đúng luật lệ an toàn giao thông khi tham gia giao thông điển hình như việc có kiến thức về ý nghĩa của các biển báo khi tham gia giao thông.

Có sự khác biệt trong nhận thức về an toàn giao thông đường bộ giữa sinh viên trường ĐH Sư Phạm và sinh viên trường ĐH Hutech, trong đó trường ĐHSPT có tỉ lệ sinh viên nhận thức đây là việc rất cần thiết cao hơn sinh viên ĐH Hutech với chênh lệch 6%.

*+ Thái độ của sinh viên về an toàn giao thông đường bộ*

Hầu hết sinh viên đều có thái độ không xem nhẹ việc vi phạm luật an toàn giao thông, nhưng thái độ này là chưa thật sự tích cực. Đồng thời đối với việc tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông thì tỷ lệ sinh viên có thái độ chưa tích cực là còn khá cao, trong đó đa phần sinh viên tham gia vì bắt buộc phải tham gia.

Kết quả thu được cũng cho thấy sinh viên trường ĐH Sư Phạm có thái độ tích cực hơn sinh viên trường ĐH Hutech, nam sinh viên có thái độ tích cực hơn nữ sinh viên đối với việc chấp hành đúng luật an toàn giao thông sau khi vi phạm.

*+ Một số biểu hiện ở hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông đường bộ của sinh viên.*

Nhìn chung sinh viên đã có những hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, vẫn còn một số không ít sinh viên trong những

tình huống nhất định vẫn có những hành vi vi phạm luật an toàn giao thông.

Trong một tình huống quen thuộc với sinh viên có liên quan đến việc thỏa mãn nhu cầu của sinh viên với hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông đường bộ thì có sự khác biệt có ý nghĩa giữa các sinh viên trên phương diện trường và phương diện giới tính.

+ *Nguyên nhân làm cho sinh viên hay vi phạm luật an toàn giao thông đường bộ.*

Hầu hết sinh viên đều chịu tác động từ những nguyên nhân khách quan và chủ quan, trong đó nhóm nguyên nhân chủ quan là tác động nhiều hơn đến hành vi vi phạm luật an toàn giao thông của sinh viên.

Kết quả thu được còn cho biết, nhận định của sinh viên về nguyên nhân làm cho họ hay có hành vi vi phạm luật an toàn giao thông là không có sự khác biệt ý nghĩa trên tất cả các phương diện

+ *Đánh giá của sinh viên về hiệu quả của các loại hình tuyên truyền về luật an toàn giao thông đường bộ.*

Các loại hình tuyên truyền về luật an toàn đều được sinh viên đánh giá là có hiệu quả. Tuy nhiên, đa số sinh viên đều cho rằng việc kết hợp tất cả các hình thức tuyên truyền là có hiệu quả nhất, tiếp đến là tăng người giám sát trên các tuyến đường, đưa vào chương trình hoạt động ngoại khóa cho sinh viên, lồng ghép vào các chương trình của Đoàn, Hội....

Kết quả thu được cũng cho thấy không có sự khác biệt có ý nghĩa trong đánh giá giữa các sinh viên về các hình thức tuyên truyền luật an toàn giao thông đường bộ trên tất cả các phương diện.

## KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

### 1. Kết luận

Hành vi vi phạm hành chính về Luật an toàn giao thông đường bộ được xem như một nguyên nhân chính gây ra các vụ tai nạn giao thông, gây thiệt hại về cả tính mạng và tài sản của người tham gia giao thông và gây ùn tắc giao thông. Có thể nói chưa bao giờ, công tác an toàn giao thông (ATGT) lại được Chính phủ, các bộ, ngành, chính quyền các địa phương, các lực lượng chức năng và toàn xã hội quan tâm và tổ chức nhiều hoạt động tuyên truyền, giáo dục rộng khắp như thời gian qua. Có thể nói bảo đảm an toàn giao thông là văn hóa, là tinh thần trách nhiệm đối với đời sống của cộng đồng. Với tinh thần “mình vì mọi người, mọi người vì mình”, vì cuộc sống bình yên của chính mình cũng như sự bình yên của người khác. Chính vì vậy hơn lúc nào hết mỗi chúng ta phải gương mẫu chấp hành nghiêm túc Luật giao thông để đem lại hạnh phúc cho bản thân, cho cộng đồng, góp phần xây dựng xã hội ngày càng văn minh, tốt đẹp hơn.

Hành vi là một chuỗi các hoạt động nối tiếp nhau một cách tương đối nhằm đạt được mục đích để thỏa mãn nhu cầu của con người.

Hành vi tham gia giao thông là những biểu hiện ra bên ngoài bằng một cách thức cụ thể của người tham gia giao thông, bao gồm cả biểu hiện phù hợp và không phù hợp với qui định trong Luật an toàn giao thông, những biểu hiện này thống nhất và được điều chỉnh bởi cấu trúc tâm lý bên trong của nhân cách.

Đa số sinh viên trường ĐH Sư Phạm và ĐH Hutech có nhận thức đúng đắn về việc chấp hành đúng luật lệ an toàn giao thông khi tham gia giao thông điển hình như việc có kiến thức về ý nghĩa của các biển báo khi tham gia giao thông.

Hầu hết sinh viên đều có thái độ không xem nhẹ việc vi phạm luật an toàn giao thông, nhưng thái độ này là chưa thật sự tích cực.

Nhìn chung sinh viên đã có những hành vi chấp hành đúng luật an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, vẫn còn một số không ít sinh viên trong những tình huống nhất định vẫn có những hành vi vi phạm luật an toàn giao thông.

Hầu hết sinh viên đều chịu tác động từ những nguyên nhân khách quan và chủ quan, trong đó nhóm nguyên nhân chủ quan là tác động nhiều hơn đến hành vi vi phạm luật an toàn giao thông của sinh viên.

Đa số sinh viên đều cho rằng việc kết hợp tất cả các hình thức tuyên truyền về Luật an toàn giao thông để có hiệu quả cao nhất, tiếp đến là tăng người giám sát trên các tuyến đường, đưa vào chương trình hoạt động ngoại khóa cho sinh viên, lồng ghép vào các chương trình của Đoàn, Hội....

**Tóm lại, chúng ta có thể kết luận rằng:** hành vi tham gia giao thông của sinh viên được tác động chủ yếu từ các nguyên nhân khách quan. Song song với công tác tuyên truyền để giáo dục, khuyến khích sinh viên thực hiện các hành vi đúng Luật an toàn giao thông thì công tác giám sát và chỉnh trang cơ sở hạ tầng giao thông cũng nên được đầu tư một cách ưu tiên và thích đáng.

## **2. Kiến nghị**

### **- Đối với công tác nghiên cứu khoa học**

+) Cần thiết nên có một đề tài nghiên cứu về biện pháp giáo dục an toàn giao thông cho sinh viên.

+) Công tác thực nghiệm về các biện pháp nhằm tác động, điều chỉnh hành vi tham gia giao thông theo hướng tích cực rất cần được thực hiện trong đề tài nghiên cứu.

**- Đối với nhà trường**

+) Nhà trường cần có chương trình giáo dục hành vi tham gia giao thông, điều này muốn thực hiện rõ ràng phải được tiến hành từ các bậc học nhỏ hơn: Mầm non, Tiểu học và Trung học. Việc thể hiện hành vi luôn chịu sự chi phối từ nhận thức, chính vì thế, chương trình giáo dục An toàn giao thông cần thiết phải được xây dựng vững chắc từ giai đoạn nền móng của quá trình hình thành và phát triển nhân cách: bậc Mầm non.

+) Chương trình tuyên truyền về An toàn giao thông nên được tổ chức thường xuyên và mang tính thiết thực, phong phú từ nội dung đến hình thức.

+) Trong bảng đánh giá điểm rèn luyện của sinh viên cần thiết được bổ sung thêm nội dung: đánh giá ý thức của sinh viên vấn đề an toàn giao thông – cụ thể có thể xem xét sinh viên có chấp hành các qui định về lưu thông, dừng xe, đậu xe trong khuôn viên trường.

**- Đối với các cơ quan hữu quan**

+) Công tác giám sát từ cơ quan chức năng cần sát sao và xử phạt phải mang tính giáo dục, nghiêm túc và đủ mạnh để răn đe.

+) Việc kiểm tra, giám sát hành vi tham gia giao thông cần được tự động hóa bằng hệ thống ghi hình tự động tại các chốt giao thông công cộng.

+) Các công trình giao thông cần được đầu tư nhiều hơn về qui mô và đảm bảo tính hợp lý khi đưa vào sử dụng.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ giao thông vận tải (2001), *Tài liệu tuyên truyền an toàn giao thông*, Hà Nội.
2. Bộ giáo dục và đào tạo, vụ công tác học sinh, sinh viên (2007), *Tài liệu giáo dục an toàn giao thông cho sinh viên, học sinh, các trường đại học, cao đẳng, THCN Hà Nội*, Hà Nội.
3. Nguyễn Thị Ngọc Bích (2004), *Tâm lý học nhân cách*, NXB ĐHQG Hà Nội, Hà Nội.
4. Võ Thị Minh Chí (2004), *Lịch sử Tâm lý học*, NXB Giáo dục.
5. Nguyễn Như Chiến (2009), “*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 – Viện Tâm lý – Viện Khoa học xã hội Việt Nam.
6. Vũ Dũng (Chủ biên, 2009), *Từ điển Tâm lý học*, NXB Từ điển Bách khoa.
7. Chu Xuân Diên (2002), *Cơ sở văn hoá Việt Nam*, NXB Đại học Quốc gia TP Hồ Chí Minh.
8. Vũ Cao Đàm (2005), *Giáo trình phương pháp luận nghiên cứu khoa học*, Nxb Thế Giới.
9. Phạm Mạnh Hà (2000), *Thái độ của người dân Hà Nội đối với vấn đề sử dụng xe buýt*, luận văn thạc sĩ – Viện Khoa học giáo dục.
10. Phạm Minh Hạc (1999), *Hành vi và hoạt động*, NXB Giáo Dục.
11. Phạm Minh Hạc (2002), *Tuyển tập Tâm lý học*, NXB Giáo Dục.
12. Vũ Gia Hiền (2002), *Tâm lý học hành vi*, NXB ĐHQG Hà Nội.
13. TS.Vũ Gia Hiền (2006), *Tâm lý học và chuẩn hành vi*, NXB Lao Động.
14. Nguyễn Đức Hường (2000), *Những vấn đề lý luận và phương pháp luận Tâm lý học*, NXB ĐHQG Hà Nội.
15. Nguyễn Hồi Loan – Đặng Thanh Nga (2004), *Tâm lý học Pháp lý*, NXBQG Hà Nội.

16. Trần Văn Luyện (2003), *Trật tự an toàn giao thông đường bộ : Thực trạng và giải pháp*, NXB Chính trị quốc gia.
17. Hoàng Oanh (2009), *Luật giao thông đường bộ*, NXB Giao thông vận tải.
18. Đào Thị Oanh (2007), *Vấn đề nhân cách trong tâm lý học ngày nay*, NXB Giáo Dục.
19. Hoàng Phê (Chủ biên, 1992), *Từ điển Tiếng Việt*, Trung tâm từ điển ngôn ngữ Hà Nội.
20. Nguyễn Ngọc Phú (2004), *Lịch sử Tâm lý học*, NXB ĐHQG Hà Nội
21. Nguyễn Thơ Sinh (2005), *Các học thuyết tâm lý học nhân cách*, NXB Lao Động.
22. Lê Quang Sơn (2007), *Bài giảng phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu tâm lý học*, Đà Nẵng.
23. Ngô Thị Lệ Thủy (2010), *Nghiên cứu hành vi tham gia giao thông của sinh viên trường Đại học Sư phạm – Đại học Đà Nẵng*.
24. Nguyễn Quang Uẩn (2005), *Tâm lý học đại cương*, NXB ĐH Sư Phạm, Hà Nội.
25. Nguyễn Khắc Viện (2007), *Từ điển tâm lý học*, NXB Thế Giới.
26. Mark Earls (2012), *Tâm lý bầy đàn*, Tinh Văn Media & NXB Tổng hợp TPHCM.
27. Pierre (2002), *Những Thành Tựu Lấy Lùng Trong Tâm Lý Học Hiện Đại*, NXB Thống kê
28. Stephenworchel waynesheblsue – Người dịch: Nguyễn Đức Hiền (2004), *Tâm lý học nguyên lý và ứng dụng*, NXB Lao động – Xã Hội.
29. Các website:
  - [www.sgtvt.hochiminhcity.gov.vn](http://www.sgtvt.hochiminhcity.gov.vn)
  - [www.dantri.com](http://www.dantri.com)
  - [www.vnexpress.net](http://www.vnexpress.net)
  - [www.tuoiitre.com](http://www.tuoiitre.com)



**PHỤ LỤC 1**  
**MỘT SỐ BẢNG THỐNG KÊ**  
**C1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	rat can thiet	170	85.0	85.0	85.0
	can thiet	30	15.0	15.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

gioitinh		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C1	76	1.1579	.36707	.04211	
	124	1.1452	.35369	.03176	

**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C1	.236	.628	.244	198	.808	.01273	.05227	-.09035	.11581
			.241	154.198	.810	.01273	.05274	-.09146	.11692

**Group Statistics**

Truong		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C1	Su pham	100	1.1200	.32660	.03266
	Hutech	100	1.1800	.38612	.03861

**Independent Samples Test**

C1	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper

**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances	t-test for Equality of Means								
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C1 Equal variances assumed	5.752	.017	1.186	198	.237	-.06000	.05057	-.15973	.03973	
Equal variances not assumed			1.186	192.698	.237	-.06000	.05057	-.15975	.03975	

**Truong \* C1 Crosstabulation**

			C1		Total
			rat can thiet	can thiet	
Truong	Su pham	Count	88	12	100
		% within Truong	88.0%	12.0%	100.0%
	Hutech	Count	82	18	100
		% within Truong	82.0%	18.0%	100.0%
Total		Count	170	30	200
		% within Truong	85.0%	15.0%	100.0%

**C2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong thong cam	46	23.0	23.0	23.0
	thong cam cho ban nhung tuy hoan canh	154	77.0	77.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Group Statistics**

Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C2 Su pham	100	1.7200	.45126	.04513
Hutech	100	1.8200	.38612	.03861

**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C2 Equal variances assumed	11.607	.001	1.684	198	.094	-.10000	.05939	-.21712	.01712
Equal variances not assumed			1.684	193.376	.094	-.10000	.05939	-.21714	.01714

### Group Statistics

gioitinh	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C2 Nam	76	1.7105	.45653	.05237
Nu	124	1.8065	.39668	.03562

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C2 Equal variances assumed	9.140	.003	-1.566	198	.119	-.09593	.06124	-.21669	.02484
Equal variances not assumed			-1.515	141.938	.132	-.09593	.06334	-.22113	.02928

### Truong \* C2 Crosstabulation

		C2		Total
		khong thong cam	thong cam cho ban nhung tuy hoan canh	
Truong Su pham	Count	28	72	100
	% within Truong	28.0%	72.0%	100.0%
Hutech	Count	18	82	100
	% within Truong	18.0%	82.0%	100.0%
Total	Count	46	154	200

**Group Statistics**

gioitinh	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C2 Nam	76	1.7105	.45653	.05237
% within Truong				
			23.0%	77.0%   100.0%

**gioitinh \* C2 Crosstabulation**

		C2		Total
		khong thong cam	thong cam cho ban nhung tuy hoan canh	
gioitinh Nam	Count	22	54	76
	% within gioitinh	28.9%	71.1%	100.0%
Nu	Count	24	100	124
	% within gioitinh	19.4%	80.6%	100.0%
Total	Count	46	154	200
	% within gioitinh	23.0%	77.0%	100.0%

**C3**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid an han	108	54.0	54.0	54.0
ay nay	76	38.0	38.0	92.0
chuyen thuong	16	8.0	8.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**Group Statistics**

gioitinh	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C3 Nam	76	1.4737	.64236	.07368
Nu	124	1.5806	.63881	.05737

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C3 Equal variances assumed	.034	.854	1.147	198	.253	-.10696	.09326	-.29087	.07694
Equal variances not assumed			1.145	158.065	.254	-.10696	.09338	-.29140	.07748

### Group Statistics

Truong		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C3	Su pham	100	1.4400	.64071	.06407
	Hutech	100	1.6400	.62797	.06280

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C3 Equal variances assumed	.000	1.000	2.229	198	.027	-.20000	.08971	-.37692	-.02308
Equal variances not assumed			2.229	197.920	.027	-.20000	.08971	-.37692	-.02308

**C4**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid tu choi	92	46.0	46.0	46.0
van cu tham gia	104	52.0	52.0	98.0
than nhien di	4	2.0	2.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**Group Statistics**

	Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C4	Su pham	100	1.4600	.57595	.05759
	Hutech	100	1.6600	.47610	.04761

**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances	t-test for Equality of Means								
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C4 Equal variances assumed	10.681	.001	2.676	198	.008	-.20000	.07473	-.34736	-.05264	
Equal variances not assumed			2.676	191.232	.008	-.20000	.07473	-.34739	-.05261	

**Group Statistics**

	gioitinh	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C4	Nam	76	1.5789	.59471	.06822
	Nu	124	1.5484	.49967	.04487

**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C4 Equal variances assumed	6.673	.011	.390	198	.697	.03056	.07832	-.12390	.18502
Equal variances not assumed			.374	138.168	.709	.03056	.08165	-.13089	.19201

**gioitinh \* C4 Crosstabulation**

			C4			Total
			tu choi	van cu tham gia	than nhien di	
gioitinh	Nam	Count	36	36	4	76
		% within gioitinh	47.4%	47.4%	5.3%	100.0%
	Nu	Count	56	68	0	124
		% within gioitinh	45.2%	54.8%	.0%	100.0%
Total		Count	92	104	4	200
		% within gioitinh	46.0%	52.0%	2.0%	100.0%

**Truong \* C4 Crosstabulation**

			C4			Total
			tu choi	van cu tham gia	than nhien di	
Truong	Su pham	Count	58	38	4	100
		% within Truong	58.0%	38.0%	4.0%	100.0%
	Hutech	Count	34	66	0	100
		% within Truong	34.0%	66.0%	.0%	100.0%
Total		Count	92	104	4	200
		% within Truong	46.0%	52.0%	2.0%	100.0%



**Statistics**

		C5.1	C5.2	C5.3	C5.4	C5.5
N	Valid	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		2.8000	2.8700	2.5600	2.0700	2.6800
Std. Deviation		.53048	.44053	.71340	.82978	.64784

**C5.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	12	6.0	6.0	6.0
	thinh thoang	16	8.0	8.0	14.0
	thuong xuyen	172	86.0	86.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C5.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	8	4.0	4.0	4.0
	thinh thoang	10	5.0	5.0	9.0
	thuong xuyen	182	91.0	91.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C5.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	26	13.0	13.0	13.0
	thinh thoang	36	18.0	18.0	31.0
	thuog xuyen	138	69.0	69.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C5.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	62	31.0	31.0	31.0
	thinh thoang	62	31.0	31.0	62.0
	thuong xuyen	76	38.0	38.0	100.0



C6	Equal variances assumed	.055	.815	.222	198	.825	.02122	.09572	-.16754	.20998
	Equal variances not assumed			.220	154.638	.826	.02122	.09649	-.16940	.21184

	Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C6	Su pham	100	1.5400	.70238	.07024
	Hutech	100	1.9600	.53029	.05303

#### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances	t-test for Equality of Means								
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C6	Equal variances assumed	36.018	.000	4.772	198	.000	-.42000	.08801	-.59355	-.24645
	Equal variances not assumed			4.772	184.186	.000	-.42000	.08801	-.59363	-.24637

#### Truong \* C6 Crosstabulation

			C6			Total
			hoan toan khong tac dong	co nhung khong nhieu	chu yeu	
Truong	Su pham	Count	58	30	12	100
		% within Truong	58.0%	30.0%	12.0%	100.0%
	Hutech	Count	16	72	12	100
		% within Truong	16.0%	72.0%	12.0%	100.0%
Total		Count	74	102	24	200
		% within Truong	37.0%	51.0%	12.0%	100.0%

**Statistics**

	C7.1	C7.2	C7.3	C7.4	C7.5	C7.6	C7.7	C7.8	C7.9	C7.10
N Valid	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean	1.9700	2.1900	1.6500	1.6700	2.1700	1.8300	2.0000	1.3800	1.7500	2.1400
Std. Deviation	.65670	.64497	.65548	.69535	.69535	.75095	.76349	.61440	.72811	.61831

**C7.1**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid hoan toan khong tac dong	46	23.0	23.0	23.0
co nhung khong nhieu	114	57.0	57.0	80.0
chu yeu	40	20.0	20.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**C7.2**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid hoan toan khong tac dong	26	13.0	13.0	13.0
co nhung khong nhieu	110	55.0	55.0	68.0
chu yeu	64	32.0	32.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**C7.3**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid hoan toan khong tac dong	90	45.0	45.0	45.0
co nhung khong nhieu	90	45.0	45.0	90.0
chu yeu	20	10.0	10.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**C7.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	chu yeu	92	46.0	46.0	46.0
	co nhung khong nhieu	82	41.0	41.0	87.0
	chu yeu	26	13.0	13.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	34	17.0	17.0	17.0
	co nhung khong nhieu	98	49.0	49.0	66.0
	chu yeu	68	34.0	34.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	76	38.0	38.0	38.0
	co nhung khong nhieu	82	41.0	41.0	79.0
	chu yeu	42	21.0	21.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.7**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	58	29.0	29.0	29.0
	co nhung khong nhieu	84	42.0	42.0	71.0
	chu yeu	58	29.0	29.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.8**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	138	69.0	69.0	69.0
	co nhung khong nhieu	48	24.0	24.0	93.0
	chu yeu	14	7.0	7.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	84	42.0	42.0	42.0
	co nhung khong nhieu	82	41.0	41.0	83.0
	chu yeu	34	17.0	17.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.10**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	26	13.0	13.0	13.0
	co nhung khong nhieu	120	60.0	60.0	73.0
	chu yeu	54	27.0	27.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Statistics**

		C8.1	C8.2	C8.3	C8.4	C8.5
N	Valid	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0
	Mean	2.3000	1.1600	1.7600	2.7600	1.4100
	Std. Deviation	.80825	.48536	.77809	.47278	.58619

**C8.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	44	22.0	22.0	22.0
	B	52	26.0	26.0	48.0
	C	104	52.0	52.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C8.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	178	89.0	89.0	89.0
	B	12	6.0	6.0	95.0
	C	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C8.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	90	45.0	45.0	45.0
	B	68	34.0	34.0	79.0
	C	42	21.0	21.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C8.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	4	2.0	2.0	2.0
	B	40	20.0	20.0	22.0
	C	156	78.0	78.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C8.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	128	64.0	64.0	64.0
	B	62	31.0	31.0	95.0
	C	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	80	40.0	40.0	40.0
	B	20	10.0	10.0	50.0
	C	52	26.0	26.0	76.0
	D	48	24.0	24.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Statistics**

		C10.1	C10.2	C10.3	C10.4	C10.5	C10.6	C10.7	C10.8	C10.9
N	Valid	200	200	200	200	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		2.8600	2.7200	2.4100	2.8700	2.7900	2.6800	2.9100	2.4200	2.3700
Std. Deviation		.42580	.58593	.65117	.41710	.47648	.58249	.35002	.57029	.56096

**C10.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	4	2.0	2.0	2.0
	thinh thoang	22	11.0	11.0	13.0
	thuong xuyen	172	86.0	86.0	99.0
	4	2	1.0	1.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	



**C10.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	12	6.0	6.0	6.0
	thinh thoang	34	17.0	17.0	23.0
	thuong xuyen	152	76.0	76.0	99.0
	4	2	1.0	1.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	16	8.0	8.0	8.0
	thinh thoang	88	44.0	44.0	52.0
	thuong xuyen	94	47.0	47.0	99.0
	4	2	1.0	1.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	6	3.0	3.0	3.0
	thinh thoang	14	7.0	7.0	10.0
	thuong xuyen	180	90.0	90.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	6	3.0	3.0	3.0
	thinh thoang	30	15.0	15.0	18.0
	thuong xuyen	164	82.0	82.0	100.0

**C10.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	6	3.0	3.0	3.0
	thinh thoang	30	15.0	15.0	18.0
	thuong xuyen	164	82.0	82.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	12	6.0	6.0	6.0
	thinh thoang	40	20.0	20.0	26.0
	thuong xuyen	148	74.0	74.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.7**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	4	2.0	2.0	2.0
	thinh thoang	10	5.0	5.0	7.0
	thuong xuyen	186	93.0	93.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.8**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	8	4.0	4.0	4.0
	thinh thoang	100	50.0	50.0	54.0
	thuong xuyen	92	46.0	46.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	8	4.0	4.0	4.0
	thinh thoang	110	55.0	55.0	59.0
	thuong xuyen	82	41.0	41.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Statistics**

		C11.1	C11.2	C11.3	C11.4	C11.5	C11.6	C11.7	C11.8	C11.9	C11.10
N	Valid	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		1.7000	1.4500	1.6100	1.6300	1.3100	1.2900	1.2500	1.3600	2.0100	1.7200
Std. Deviation		.64192	.53754	.58275	.56096	.56167	.51695	.53754	.55853	2.07156	.53199

**C11.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	80	40.0	40.0	40.0
	thinh thoang	100	50.0	50.0	90.0
	thuong xuyen	20	10.0	10.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	114	57.0	57.0	57.0
	thinh thoang	82	41.0	41.0	98.0
	thuong xuyen	4	2.0	2.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	88	44.0	44.0	44.0
	thinh thoang	102	51.0	51.0	95.0
	thuong xuyen	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	82	41.0	41.0	41.0
	thinh thoang	110	55.0	55.0	96.0
	thuong xuyen	8	4.0	4.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	148	74.0	74.0	74.0
	thinh thoang	42	21.0	21.0	95.0
	thuong xuyen	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	148	74.0	74.0	74.0
	thinh thoang	46	23.0	23.0	97.0
	thuong xuyen	6	3.0	3.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.7**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	160	80.0	80.0	80.0
	thinh thoang	30	15.0	15.0	95.0
	thuong xuyen	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.8**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	136	68.0	68.0	68.0
	thinh thoang	56	28.0	28.0	96.0
	thuong xuyen	8	4.0	4.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	46	23.0	23.0	23.0
	thinh thoang	144	72.0	72.0	95.0
	thuong xuyen	8	4.0	4.0	99.0
	22	2	1.0	1.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.10**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	64	32.0	32.0	32.0
	thinh thoang	128	64.0	64.0	96.0
	thuong xuyen	8	4.0	4.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Statistics**

	C12.1	C12.2	C12.3	C12.4	C12.5	C12.6	C12.7	C12.8	C12.9	C12.10
N Valid	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean	1.2100	1.0600	1.5700	1.7400	1.6000	1.0900	1.1300	1.4300	1.6400	1.6000
Std. Deviation	.40833	.23808	.49632	2.00311	.49113	.28690	.33715	.49632	.48120	.49113

**C12.1**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid dung	158	79.0	79.0	79.0
sai	42	21.0	21.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**C12.2**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid dung	188	94.0	94.0	94.0
sai	12	6.0	6.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**C12.3**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid dung	86	43.0	43.0	43.0
sai	114	57.0	57.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**C12.4**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid dung	90	45.0	45.0	45.0
sai	108	54.0	54.0	99.0
21	2	1.0	1.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**C12.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	80	40.0	40.0	40.0
	sai	120	60.0	60.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	182	91.0	91.0	91.0
	sai	18	9.0	9.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.7**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	174	87.0	87.0	87.0
	sai	26	13.0	13.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.8**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	114	57.0	57.0	57.0
	sai	86	43.0	43.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	72	36.0	36.0	36.0
	sai	128	64.0	64.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.10**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid dung	80	40.0	40.0	40.0
sai	120	60.0	60.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**Statistics****C13**

N	Valid	200
	Missing	0
Mean		1.4400
Std. Deviation		.63909

**C13**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid luon tu giac chap hanh	128	64.0	64.0	64.0
luc tu giac chap hanh, luc thi khong	56	28.0	28.0	92.0
chap hanh khi co cs giao thong	16	8.0	8.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**Group Statistics**

	Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C13	Su pham	100	1.2200	.46232	.04623
	Hutech	100	1.6600	.71379	.07138



**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C13 Equal variances assumed	41.178	.000	5.174	198	.000	-.44000	.08504	-.60771	-.27229
Equal variances not assumed			5.174	169.632	.000	-.44000	.08504	-.60788	-.27212

**Group Statistics**

	giayphe plaixe	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C13	co	124	1.4677	.64311	.05775
	chua	76	1.3947	.63412	.07274

**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C13 Equal variances assumed	.568	.452	.783	198	.434	.07301	.09319	-.11077	.25678
Equal variances not assumed			.786	160.478	.433	.07301	.09288	-.11041	.25642

**Statistics**

		C14.1	C14.2	C14.3	C14.4	C14.5	C14.6	C14.7
N	Valid	200	200	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0	0	0
Mean		1.7900	2.1200	2.3900	2.0600	2.1200	2.1000	2.5200
Std. Deviation		.75415	.62253	.63238	.56391	.55420	.60980	.64161

**C14.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	82	41.0	41.0	41.0
	hieu qua	78	39.0	39.0	80.0
	rat hieu qua	40	20.0	20.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	28	14.0	14.0	14.0
	hieu qua	120	60.0	60.0	74.0
	rat hieu qua	52	26.0	26.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	16	8.0	8.0	8.0
	hieu qua	90	45.0	45.0	53.0
	rat hieu qua	94	47.0	47.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	26	13.0	13.0	13.0
	hieu qua	136	68.0	68.0	81.0
	rat hieu qua	38	19.0	19.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	20	10.0	10.0	10.0
	hieu qua	136	68.0	68.0	78.0
	rat hieu qua	44	22.0	22.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	28	14.0	14.0	14.0
	hieu qua	124	62.0	62.0	76.0
	rat hieu qua	48	24.0	24.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.7**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	16	8.0	8.0	8.0
	hieu qua	64	32.0	32.0	40.0
	rat hieu qua	120	60.0	60.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	



C15 Equal variances assumed	14.697	.000	7.655	198	.000	-.64000	.08361	-.80487	-.47513
Equal variances not assumed			7.655	172.042	.000	-.64000	.08361	-.80502	-.47498

### Group Statistics

gioitinh		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C15	Nam	76	1.4211	.63798	.07318
	Nu	124	1.6129	.68325	.06136

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C15 Equal variances assumed	1.794	.182	1.976	198	.050	-.19185	.09709	-.38331	-.00039
Equal variances not assumed			2.009	167.143	.046	-.19185	.09550	-.38039	-.00331

### ANOVA

C15					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	3.456	2	1.728	3.948	.021
Within Groups	86.224	197	.438		
Total	89.680	199			

**Truong \* C15 Crosstabulation**

			C15			Total
			vui ve, hao hung va rat muon tham gia	phai tham gia de cho co phong trao	khong muon tham gia	
Truong Su pham	Count	80	18	2	100	
	% within Truong	80.0%	18.0%	2.0%	100.0%	
Hutech	Count	32	50	18	100	
	% within Truong	32.0%	50.0%	18.0%	100.0%	
Total	Count	112	68	20	200	
	% within Truong	56.0%	34.0%	10.0%	100.0%	

**Group Statistics**

gioitinh		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C9	Nam	76	2.4211	1.21395	.13925
	Nu	124	2.2903	1.24139	.11148

**Independent Samples Test**

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C9	Equal variances assumed	.732	.393	.729	198	.467	.13073	.17934	-.22293	.48439
	Equal variances not assumed			.733	161.496	.465	.13073	.17838	-.22152	.48298

Truong		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C9	Su pham	100	2.1200	1.24948	.12495
	Hutech	100	2.5600	1.17482	.11748

**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C9 Equal variances assumed	1.807	.180	-2.566	198	.011	-.44000	.17151	-.77821	-.10179
Equal variances not assumed			-2.566	197.253	.011	-.44000	.17151	-.77822	-.10178

## **PHỤ LỤC 2**

### **PHIẾU THĂM DÒ Ý KIẾN**

#### ***Các bạn thân mến!***

Chúng tôi đang triển khai đề tài tìm hiểu hành vi của sinh viên khi tham gia giao thông. Để có cơ sở khoa học cho việc nghiên cứu cũng như đề xuất được các biện pháp tin cậy nhằm cải thiện hành vi tham gia giao thông theo hướng tích cực hơn, chúng tôi mong nhận được ý kiến của các bạn. Chúng tôi cam đoan, thông tin thu thập được trong phiếu này được sử dụng hoàn toàn cho mục đích nghiên cứu khoa học.

Trước khi trả lời, các bạn cần đọc kỹ các câu hỏi và chú ý trả lời theo các hướng dẫn ở từng phiếu thăm dò.

Mong nhận được sự hợp tác nhiệt tình từ các bạn.

***Xin chân thành cảm ơn!***



***Đánh dấu X vào câu trả lời phù hợp với ý kiến bản thân.***

**Câu 1: Theo bạn việc sinh viên chấp hành đúng luật lệ an toàn giao thông khi tham gia giao thông là?**

- 1. Rất cần thiết  1
- 2. Cần thiết  2
- 3. Không cần thiết  3

*Không cần thiết vì.....*

**Câu 2: Khi đi mô tô, xe máy trong một số hoàn cảnh mà sinh viên vi phạm luật giao thông, theo bạn, điều này sẽ?**

- 1. Không thông cảm được vì đã là luật thì ai cũng phải chấp hành  1
- 2. Thông cảm cho bạn nhưng phải tùy hoàn cảnh  2
- 3. Thông cảm cho bạn đó  3

**Câu 3: Khi tham gia giao thông mà bạn vi phạm luật, bạn sẽ như thế nào?**

- 1. Ân hận và tự nhủ lần sau phải luôn luôn chấp hành đúng luật giao thông  1
- 2. Áy náy với hành vi vi phạm đó  2
- 3. Cho rằng đó cũng là chuyện thường có phải riêng mình vi phạm đâu  3

**Câu 4: Gặp tình huống: Khi được 1 nhóm bạn rủ đi chơi cùng mà bạn không có chuẩn bị sẵn mũ bảo hiểm, bạn sẽ?**

1. Từ chối lời rủ rê và không tham gia

1

2. Vẫn cứ tham gia nhưng trên đường luôn lo lắng bị phạt

2

3. Thản nhiên đi và coi như không có gì xảy ra

3

**Câu 5: Khi điều khiển phương tiện xe mô tô tham gia giao thông, với :**

STT	Các vật dụng	Bạn sẽ mang theo		
		<i>Thường xuyên</i>	<i>Thỉnh thoảng</i>	<i>Không bao giờ</i>
1	Giấy đăng ký xe			
2	Giấy phép lái xe			
3	Giấy chứng nhận bảo hiểm			
4	Giấy kiểm định kỹ thuật chất lượng xe			
5	Bảo hiểm xe			

**Câu 6: Đặt trường hợp khi tham gia giao thông ra khỏi nhà một đoạn, bạn phát hiện mình không mang theo giấy tờ xe, bạn cảm thấy như thế nào?**

1. Rất lo lắng và quay lại lấy giấy tờ  1

2. Lo lắng nhưng nghĩ chắc là không sao  2

3. Đó là chuyện thường  3

**Câu 7: Nguyên nhân làm cho bạn hay vi phạm luật giao thông đường bộ khi tham gia giao thông là gì? (Đánh dấu X vào các lựa chọn)**

Nguyên nhân	Tác động		
	<i>Chủ yếu</i>	<i>Có nhưng không nhiều</i>	<i>Hoàn toàn không tác động</i>
a. Không hiểu rõ quy định cụ thể của luật an toàn giao thông			
b. Do có việc gấp, bị trễ học			
c. Do thói quen			
d. Ý thức tự giác chưa cao			
e. Hệ thống giao thông chưa hợp lý			
f. Chương trình giáo dục chưa đầy đủ			
g. Luật pháp chưa nghiêm			
i. Tâm lý muốn thể hiện cái tôi, cái khác biệt			
j. Học được từ bạn bè và những người đi đường			
k. Do tiện đường			
L. Ý kiến khác..... ..... ..... .....			

**Câu 8. Khi tham gia giao thông, bạn xử lý những tình huống sau như thế nào? (Được chọn nhiều đáp án trong cùng 1 câu)**

**1. Khi điều khiển hoặc ngồi trên xe moto hai, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy bạn chỉ đội mũ bảo hiểm:**

- a. Khi đi trên các tuyến đường quốc lộ
- b. Khi đi trên các tuyến đường trong thành phố, thị xã, thị trấn;
- c. Khi đi trên các tuyến đường bộ có quy định phải đội mũ bảo hiểm

**2. Khi đi đến nơi giao nhau giữa đường không ưu tiên và đường ưu tiên hoặc giữa đường nhánh và đường chính bạn sẽ:**

a. Nhường đường cho xe đi trên đường ưu tiên hoặc đường chính từ bất kỳ hướng nào tới.

- b. Nhường đường cho xe chạy ở bên trái mình tới
- c. Nhường đường cho xe chạy ở bên phải mình tới

**3. Khi đi đến nơi đường giao nhau có báo hiệu đi theo vòng xoay, bạn sẽ:**

- a. Nhường đường cho xe đi bên trái.
- b. Nhường đường cho xe nào báo tín hiệu xin đường trước.
- c. Nhường đường cho xe đi bên phải

**4. Bạn có kéo, đẩy các xe khác, vật khác khi tham gia giao thông không?**

- a. Thường xuyên
- b. thỉnh thoảng
- c. Không bao giờ

**5. Khi điều khiển xe chạy trên đường và có xe sau xin vượt nếu đủ điều kiện an toàn bạn sẽ:**

a. Giảm tốc độ, đi sát về bên phải của phần đường xe chạy cho đến khi xe sau đã vượt qua, không được gây trở ngại đối với xe xin vượt.

b. Cho xe tránh về bên phải mình và ra hiệu cho xe sau vượt. Nếu có chướng ngại vật phía trước hoặc thiếu điều kiện an toàn chưa cho vượt được phải ra hiệu cho xe sau biết. Không gây trở ngại cho xe xin vượt.

c. Giảm tốc độ và ra hiệu cho xe sau vượt, không gây trở ngại cho xe sau vượt

**Câu 9. Tình huống:** Trường học của bạn nằm bên trái đường khi bạn đến trường. Nếu bạn đi đúng luật giao thông bạn phải chạy tiếp 300m mới vòng đầu xe; nhưng nếu bạn rẽ sang trái và đi ngược chiều thì chỉ còn 100m. Bạn sẽ lựa chọn phương án nào:

- a. Đi đúng luật giao thông.
- b. Đi ngược chiều
- c. Đi đúng luật giao thông nhưng thỉnh thoảng vẫn đi ngược chiều.
- d. Thường xuyên đi đúng luật nhưng có những lúc hoàn cảnh đặc biệt vẫn đi ngược chiều
- e. Ý kiến khác: .....

.....











**Câu 10. Khi tham gia giao thông, những hành vi dưới đây bạn có thực hiện:**

STT	Hành vi	Mức độ		
		<i>Thường xuyên</i> (1)	<i>Thỉnh thoảng</i> (2)	<i>Không bao giờ</i> (3)
1	Đi đúng phần đường dành cho từng loại phương tiện			
2	Không chở người quá qui định			
3	Không đi dàn hàng ngang			
4	Đi theo tín hiệu đèn			
5	Không phóng nhanh, vượt, rẽ ẩu			
6	Không: đi xe và kéo theo xe khác			
7	Đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy			
8	Không đi ngược chiều			
9	Không sử dụng dù, điện thoại di động khi đi xe máy.			

**Câu 11: Khi tham gia giao thông, bạn thấy có những hành vi nào mà mình thường vi phạm?**

STT	Hành vi	Mức độ		
		Không bao giờ (1)	Thỉnh thoảng (2)	Thường xuyên (3)
1	Đi không đúng phần đường dành cho từng loại phương tiện			
2	Chở người quá qui định			
3	Đi dàn hàng ngang			
4	Tụ tập dưới lòng đường, vỉa hè			
5	Không đi theo tín hiệu đèn			
6	Phóng nhanh, vượt, rẽ ẩu			
7	Đi xe và kéo theo xe khác			
8	Khi đi xe mô tô không đội mũ bảo hiểm			
9	Đi ngược chiều			
10	Sử dụng ô, điện thoại di động			

**Câu 12: Theo bạn những biển báo hiệu sau đây có ý gì?**

1. Biển báo hiệu 1		2. Biển báo hiệu 2	
	.....		.....
3. Biển báo hiệu 3		4. Biển báo hiệu 4	
	.....		.....
5. Biển báo hiệu 5		6. Biển báo hiệu 6	
	.....		.....
7. Biển báo hiệu 7		8. Biển báo hiệu 8	
	.....		.....
9. Biển báo hiệu 9		10. Biển báo hiệu 10	
	.....		.....

**Câu 13: Khi tham gia giao thông trên đoạn đường có những biển hiệu đó bạn sẽ chấp hành như thế nào?**

1. Luôn tự giác chấp hành

1

2. Lúc tự giác chấp hành lúc thì không  2

3. Chỉ chấp hành khi có cảnh sát giao thông.  3

**Câu 14. Hiện nay, theo bạn, những loại hình tuyên truyền luật giao thông sau đây có hiệu quả như thế nào?**

STT	Cách tuyên truyền	Mức độ		
		Rất hiệu quả (1)	Hiệu quả (2)	Không hiệu quả (3)
1	In tài liệu phát thường kỳ cho phòng sinh viên			
2	Đưa vào chương trình hoạt động ngoại khóa của sinh viên trong trường			
3	Tăng cường người giám sát thực hiện giao thông trên đường phố			
4	Cử sinh viên tình nguyện đi tuyên truyền phổ biến tại các trường học, khu dân cư			
5	Lồng ghép vào các hoạt động của Đoàn, Hội			
6	Dùng biển báo, áp phích tại nơi đông người			
7	Kết hợp các hình thức trên			
8	Ngoài ra, theo bạn còn có những hình thức tuyên truyền nào: ..... ..... .....			



**Câu 15. Nếu phải tham gia các hoạt động tuyên truyền về luật an toàn giao thông thì bạn sẽ ?**

1. Vui vẻ, hào hứng và rất muốn tham gia.
2. Phải tham gia để cho có phong trào.
3. Không muốn tham gia.

**Câu 16: Để nâng cao thái độ của sinh viên đối với việc chấp hành luật giao thông khi tham gia giao thông, theo bạn nhà trường và xã hội cần phải làm gì? (Hãy ghi càng cụ thể càng tốt)**

a. Đối với cá nhân

.....  
.....  
.....

Đối với nhà trường

.....  
.....

Đối với xã hội

.....  
.....  
.....

**Xin các bạn vui lòng cho biết một số thông tin sau:**

1. Bạn đang là sinh viên năm:

I :

II :

III :

IV :

2. Giới tính: Nam  1 Nữ  2

3. Bạn sống tại Tp.HCM từ khi :

- Sinh ra đến hiện tại:

- Từ khi học phổ thông :

- Từ khi vào đại học :

3. Bạn đã có giấy phép lái xe hạng A.1 (Xe moto 2 bánh có dung tích xilanh từ 50 đến dưới 175cm<sup>3</sup>):

Có

Chưa

*Xin chân thành cảm ơn bạn!*

### PHỤ LỤC 3

#### NỘI DUNG PHÒNG VẤN

##### 1. Anh (chị) vui lòng cho biết đôi điều về bản thân

Sinh viên năm:.....

Trường.....

Giới tính:.....

##### 2. Theo bạn việc chấp hành đúng luật lệ an toàn giao thông khi tham gia giao thông là?

1. Rất cần thiết

2. Cần thiết

3. Không cần thiết

Không cần thiết vì.....

##### 3. Khi tham gia giao thông trong một số hoàn cảnh mà vi phạm luật, trong hoàn cảnh đó bạn sẽ như thế nào? Vì sao?

.....  
.....

##### 4. Theo bạn khi điều khiển phương tiện xe mô tô nhất thiết phải mang theo những giấy tờ gì?

.....

##### Vậy bạn có luôn mang theo khi điều khiển phương tiện

a. Có, vì.....

b. Không, vì.....

##### 5. Bạn đã từng vi phạm luật giao thông chưa?

a. Đã từng.

b. Chưa từng

##### 6. Nếu đã từng vi phạm bạn có bị phạt không?

a. Có bị phạt

b. Không bị phạt

##### 7. Bạn có cảm giác và suy nghĩ gì về việc đó?

.....  
.....

**8. Trường của bạn có tổ chức các hoạt động nhằm tuyên truyền phổ biến luật giao thông cho sinh viên không?**

- a. Có b. Không

Cụ thể đó là những hình thức nào:

.....  
.....

Bạn có tham gia vào các buổi tuyên truyền đó không?

- a. Có b. Không

Chỉ tham gia khi: .....

.....

**9. Bạn có suy nghĩ như thế nào khi phần lớn sinh viên của chúng ta biết rằng khi tham gia giao thông phải chấp hành đúng luật giao thông, nhưng khi tham gia giao thông thì họ nghĩ một đằng nhưng làm một nẻo?( nghĩa là biết phải chấp hành nhưng vẫn không chấp hành)**

.....  
.....  
.....

**7. Theo bạn các hình thức xử phạt đối với các trường hợp vi phạm luật giao thông đã thỏa đáng chưa?**

.....  
Vì sao.....  
.....

**8. Theo bạn để hành vi tham gia giao thông của sinh viên đúng với luật an toàn giao thông đường bộ thì cần có những biện pháp gì?**

.....  
.....  
.....

**Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác của bạn!**

**Người phỏng vấn**

**Người được phỏng vấn**

**PHỤ LỤC 4**  
**MỘT SỐ BẢNG THỐNG KÊ**  
**C1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	rat can thiet	170	85.0	85.0	85.0
	can thiet	30	15.0	15.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

gioitinh		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C1	76	1.1579	.36707	.04211	
	124	1.1452	.35369	.03176	

**Independent Samples Test**

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C1	Equal variances assumed	.236	.628	.244	198	.808	.01273	.05227	-.09035	.11581
	Equal variances not assumed			.241	154.198	.810	.01273	.05274	-.09146	.11692

**Group Statistics**

Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C1 Su pham	100	1.1200	.32660	.03266
Hutech	100	1.1800	.38612	.03861

### Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C1	Equal variances assumed	5.752	.017	-1.186	198	.237	-.06000	.05057	-.15973	.0397
	Equal variances not assumed			-1.186	192.698	.237	-.06000	.05057	-.15975	.0397

### Truong \* C1 Crosstabulation

			C1		Total
			rat can thiet	can thiet	
Truong Su pham	Count	88	12	100	
	% within Truong	88.0%	12.0%	100.0%	
Hutech	Count	82	18	100	
	% within Truong	82.0%	18.0%	100.0%	
Total	Count	170	30	200	
	% within Truong	85.0%	15.0%	100.0%	

### C2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong thong cam	46	23.0	23.0	23.0
	thong cam cho ban nhung tuy hoan canh	154	77.0	77.0	100.0
Total		200	100.0	100.0	

### Group Statistics

	Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C2	Su pham	100	1.7200	.45126	.04513
	Hutech	100	1.8200	.38612	.03861

### Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C2	Equal variances assumed	11.607	.001	-1.684	198	.094	-.10000	.05939	-.21712	.01712
	Equal variances not assumed			-1.684	193.376	.094	-.10000	.05939	-.21714	.01714

### Group Statistics

	gioitinh	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C2	Nam	76	1.7105	.45653	.05237
	Nu	124	1.8065	.39668	.03562

### Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C2	Equal variances assumed	9.140	.003	-1.566	198	.119	-.09593	.06124	-.21669	.02484
	Equal variances not assumed			-1.515	141.938	.132	-.09593	.06334	-.22113	.02928

**Truong \* C2 Crosstabulation**

			C2		Total
Truong Su pham	Count		28	72	100
	% within Truong		28.0%	72.0%	100.0%
Hutech	Count		18	82	100
	% within Truong		18.0%	82.0%	100.0%
Total	Count		46	154	200
	% within Truong		23.0%	77.0%	100.0%

**gioitinh \* C2 Crosstabulation**

			C2		Total
			khong thong cam	thong cam cho ban nhung tuy hoan canh	
gioitinh Nam	Count		22	54	76
	% within gioitinh		28.9%	71.1%	100.0%
Nu	Count		24	100	124
	% within gioitinh		19.4%	80.6%	100.0%
Total	Count		46	154	200
	% within gioitinh		23.0%	77.0%	100.0%

**C3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	an han	108	54.0	54.0	54.0
	ay nay	76	38.0	38.0	92.0
	chuyen thuong	16	8.0	8.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Group Statistics**

		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C3	Nam	76	1.4737	.64236	.07368
	Nu	124	1.5806	.63881	.05737

### Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C3	Equal variances assumed	.034	.854	-1.147	198	.253	-.10696	.09326	-.29087	.07694
	Equal variances not assumed			-1.145	158.065	.254	-.10696	.09338	-.29140	.07748

### Group Statistics

	Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C3	Su pham	100	1.4400	.64071	.06407
	Hutech	100	1.6400	.62797	.06280

### Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C3	Equal variances assumed	.000	1.000	-2.229	198	.027	-.20000	.08971	-.37692	-.02308
	Equal variances not assumed			-2.229	197.920	.027	-.20000	.08971	-.37692	-.02308

### C4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	tu choi	92	46.0	46.0	46.0
	van cu tham gia	104	52.0	52.0	98.0
	than nhien di	4	2.0	2.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	



**Group Statistics**

	Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C4	Su pham	100	1.4600	.57595	.05759
	Hutech	100	1.6600	.47610	.04761

**Independent Samples Test**

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C4	Equal variances assumed	10.681	.001	-2.676	198	.008	-.20000	.07473	-.34736	-.05264
	Equal variances not assumed			-2.676	191.232	.008	-.20000	.07473	-.34739	-.05261

**Group Statistics**

	gioitinh	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C4	Nam	76	1.5789	.59471	.06822
	Nu	124	1.5484	.49967	.04487

**Independent Samples Test**

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C4	Equal variances assumed	6.673	.011	.390	198	.697	.03056	.07832	-.12390	.18502
	Equal variances not assumed			.374	138.168	.709	.03056	.08165	-.13089	.19201

**gioitinh \* C4 Crosstabulation**

			C4			Total
			tu choi	van cu tham gia	than nhien di	
gioitinh	Nam	Count	36	36	4	76
		% within gioitinh	47.4%	47.4%	5.3%	100.0%
	Nu	Count	56	68	0	124
		% within gioitinh	45.2%	54.8%	.0%	100.0%
Total		Count	92	104	4	200
		% within gioitinh	46.0%	52.0%	2.0%	100.0%

**Truong \* C4 Crosstabulation**

			C4			Total
			tu choi	van cu tham gia	than nhien di	
Truong	Su pham	Count	58	38	4	100
		% within Truong	58.0%	38.0%	4.0%	100.0%
	Hutech	Count	34	66	0	100
		% within Truong	34.0%	66.0%	.0%	100.0%
Total		Count	92	104	4	200
		% within Truong	46.0%	52.0%	2.0%	100.0%

**Statistics**

		C5.1	C5.2	C5.3	C5.4	C5.5
N	Valid	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		2.8000	2.8700	2.5600	2.0700	2.6800
Std. Deviation		.53048	.44053	.71340	.82978	.64784

**C5.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	12	6.0	6.0	6.0
	thinh thoang	16	8.0	8.0	14.0
	thuong xuyen	172	86.0	86.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C5.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	8	4.0	4.0	4.0
	thinh thoang	10	5.0	5.0	9.0
	thuog xuyen	182	91.0	91.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C5.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	26	13.0	13.0	13.0
	thinh thoang	36	18.0	18.0	31.0
	thuog xuyen	138	69.0	69.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C5.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	62	31.0	31.0	31.0
	thinh thoang	62	31.0	31.0	62.0
	thuog xuyen	76	38.0	38.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C5.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	20	10.0	10.0	10.0
	thinh thoang	24	12.0	12.0	22.0
	thuog xuyen	156	78.0	78.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	74	37.0	37.0	37.0
	co nhung khong nhieu	102	51.0	51.0	88.0
	chu yeu	24	12.0	12.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Group Statistics**

	gioitinh	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C6	Nam	76	1.7632	.67069	.07693
	Nu	124	1.7419	.64859	.05824

**Independent Samples Test**

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
C6	Equal variances assumed	.055	.815	.222	198	.825	.02122	.09572	-.16754	.20998
	Equal variances not assumed			.220	154.638	.826	.02122	.09649	-.16940	.21184

	Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C6	Su pham	100	1.5400	.70238	.07024
	Hutech	100	1.9600	.53029	.05303

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C6 Equal variances assumed	36.018	.000	4.772	198	.000	-.42000	.08801	-.59355	-.24645
Equal variances not assumed			4.772	184.186	.000	-.42000	.08801	-.59363	-.24637

### Truong \* C6 Crosstabulation

			C6			Total
			hoan toan khong tac dong	co nhung khong nhieu	chu yeu	
Truong	Su pham	Count	58	30	12	100
		% within Truong	58.0%	30.0%	12.0%	100.0%
	Hutech	Count	16	72	12	100
		% within Truong	16.0%	72.0%	12.0%	100.0%
Total		Count	74	102	24	200
		% within Truong	37.0%	51.0%	12.0%	100.0%

### Statistics

		C7.1	C7.2	C7.3	C7.4	C7.5	C7.6	C7.7	C7.8	C7.9	C7.10
N	Valid	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mean	1.9700	2.1900	1.6500	1.6700	2.1700	1.8300	2.0000	1.3800	1.7500	2.1400
	Std. Deviation	.65670	.64497	.65548	.69535	.69535	.75095	.76349	.61440	.72811	.61831

**C7.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	46	23.0	23.0	23.0
	co nhung khong nhieu	114	57.0	57.0	80.0
	chu yeu	40	20.0	20.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	26	13.0	13.0	13.0
	co nhung khong nhieu	110	55.0	55.0	68.0
	chu yeu	64	32.0	32.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	90	45.0	45.0	45.0
	co nhung khong nhieu	90	45.0	45.0	90.0
	chu yeu	20	10.0	10.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	chu yeu	92	46.0	46.0	46.0
	co nhung khong nhieu	82	41.0	41.0	87.0
	chu yeu	26	13.0	13.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	34	17.0	17.0	17.0
	co nhung khong nhieu	98	49.0	49.0	66.0
	chu yeu	68	34.0	34.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	76	38.0	38.0	38.0
	co nhung khong nhieu	82	41.0	41.0	79.0
	chu yeu	42	21.0	21.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.7**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	58	29.0	29.0	29.0
	co nhung khong nhieu	84	42.0	42.0	71.0
	chu yeu	58	29.0	29.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.8**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	138	69.0	69.0	69.0
	co nhung khong nhieu	48	24.0	24.0	93.0
	chu yeu	14	7.0	7.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	84	42.0	42.0	42.0
	co nhung khong nhieu	82	41.0	41.0	83.0
	chu yeu	34	17.0	17.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C7.10**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	hoan toan khong tac dong	26	13.0	13.0	13.0
	co nhung khong nhieu	120	60.0	60.0	73.0
	chu yeu	54	27.0	27.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Statistics**

		C8.1	C8.2	C8.3	C8.4	C8.5
N	Valid	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		2.3000	1.1600	1.7600	2.7600	1.4100
Std. Deviation		.80825	.48536	.77809	.47278	.58619

**C8.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	44	22.0	22.0	22.0
	B	52	26.0	26.0	48.0
	C	104	52.0	52.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	



**C8.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	178	89.0	89.0	89.0
	B	12	6.0	6.0	95.0
	C	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C8.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	90	45.0	45.0	45.0
	B	68	34.0	34.0	79.0
	C	42	21.0	21.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C8.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	4	2.0	2.0	2.0
	B	40	20.0	20.0	22.0
	C	156	78.0	78.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C8.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	128	64.0	64.0	64.0
	B	62	31.0	31.0	95.0
	C	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	A	80	40.0	40.0	40.0
	B	20	10.0	10.0	50.0
	C	52	26.0	26.0	76.0
	D	48	24.0	24.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Statistics**

		C10.1	C10.2	C10.3	C10.4	C10.5	C10.6	C10.7	C10.8	C10.9
N	Valid	200	200	200	200	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		2.8600	2.7200	2.4100	2.8700	2.7900	2.6800	2.9100	2.4200	2.3700
Std. Deviation		.42580	.58593	.65117	.41710	.47648	.58249	.35002	.57029	.56096

**C10.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	4	2.0	2.0	2.0
	thinh thoang	22	11.0	11.0	13.0
	thuong xuyen	172	86.0	86.0	99.0
	4	2	1.0	1.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	12	6.0	6.0	6.0
	thinh thoang	34	17.0	17.0	23.0
	thuong xuyen	152	76.0	76.0	99.0
	4	2	1.0	1.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	16	8.0	8.0	8.0
	thinh thoang	88	44.0	44.0	52.0
	thuong xuyen	94	47.0	47.0	99.0
	4	2	1.0	1.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	6	3.0	3.0	3.0
	thinh thoang	14	7.0	7.0	10.0
	thuong xuyen	180	90.0	90.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	6	3.0	3.0	3.0
	thinh thoang	30	15.0	15.0	18.0
	thuong xuyen	164	82.0	82.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	12	6.0	6.0	6.0
	thinh thoang	40	20.0	20.0	26.0
	thuong xuyen	148	74.0	74.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C10.7**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid khong bao gio	4	2.0	2.0	2.0
thinh thoang	10	5.0	5.0	7.0
thuong xuyen	186	93.0	93.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**C10.8**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid khong bao gio	8	4.0	4.0	4.0
thinh thoang	100	50.0	50.0	54.0
thuong xuyen	92	46.0	46.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**C10.9**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid khong bao gio	8	4.0	4.0	4.0
thinh thoang	110	55.0	55.0	59.0
thuong xuyen	82	41.0	41.0	100.0
Total	200	100.0	100.0	

**Statistics**

	C11.1	C11.2	C11.3	C11.4	C11.5	C11.6	C11.7	C11.8	C11.9	C11.10
N Valid	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean	1.7000	1.4500	1.6100	1.6300	1.3100	1.2900	1.2500	1.3600	2.0100	1.7200
Std. Deviation	.64192	.53754	.58275	.56096	.56167	.51695	.53754	.55853	2.07156	.53199

**C11.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	80	40.0	40.0	40.0
	thinh thoang	100	50.0	50.0	90.0
	thuong xuyen	20	10.0	10.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	114	57.0	57.0	57.0
	thinh thoang	82	41.0	41.0	98.0
	thuong xuyen	4	2.0	2.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	88	44.0	44.0	44.0
	thinh thoang	102	51.0	51.0	95.0
	thuong xuyen	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	82	41.0	41.0	41.0
	thinh thoang	110	55.0	55.0	96.0
	thuong xuyen	8	4.0	4.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	148	74.0	74.0	74.0
	thinh thoang	42	21.0	21.0	95.0
	thuong xuyen	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	148	74.0	74.0	74.0
	thinh thoang	46	23.0	23.0	97.0
	thuong xuyen	6	3.0	3.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.7**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	160	80.0	80.0	80.0
	thinh thoang	30	15.0	15.0	95.0
	thuong xuyen	10	5.0	5.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.8**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	136	68.0	68.0	68.0
	thinh thoang	56	28.0	28.0	96.0
	thuong xuyen	8	4.0	4.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	46	23.0	23.0	23.0
	thinh thoang	144	72.0	72.0	95.0
	thuong xuyen	8	4.0	4.0	99.0
	22	2	1.0	1.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C11.10**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong bao gio	64	32.0	32.0	32.0
	thinh thoang	128	64.0	64.0	96.0
	thuong xuyen	8	4.0	4.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**Statistics**

		C12.1	C12.2	C12.3	C12.4	C12.5	C12.6	C12.7	C12.8	C12.9	C12.10
N	Valid	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		1.2100	1.0600	1.5700	1.7400	1.6000	1.0900	1.1300	1.4300	1.6400	1.6000
Std. Deviation		.40833	.23808	.49632	2.00311	.49113	.28690	.33715	.49632	.48120	.49113

**C12.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	158	79.0	79.0	79.0
	sai	42	21.0	21.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	188	94.0	94.0	94.0
	sai	12	6.0	6.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	86	43.0	43.0	43.0
	sai	114	57.0	57.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	90	45.0	45.0	45.0
	sai	108	54.0	54.0	99.0
	21	2	1.0	1.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	80	40.0	40.0	40.0
	sai	120	60.0	60.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	--	-----------	---------	---------------	--------------------



Valid	dung	182	91.0	91.0	91.0
	sai	18	9.0	9.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.7**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	174	87.0	87.0	87.0
	sai	26	13.0	13.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.8**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	114	57.0	57.0	57.0
	sai	86	43.0	43.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	72	36.0	36.0	36.0
	sai	128	64.0	64.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C12.10**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	dung	80	40.0	40.0	40.0
	sai	120	60.0	60.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

### Statistics

C13

N	Valid	200
	Missing	0
Mean		1.4400
Std. Deviation		.63909

C13

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	luon tu giac chap hanh	128	64.0	64.0	64.0
	luc tu giac chap hanh, luc thi khong	56	28.0	28.0	92.0
	chap hanh khi co cs giao thong	16	8.0	8.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

### Group Statistics

Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C13 Su pham	100	1.2200	.46232	.04623
Hutech	100	1.6600	.71379	.07138

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C13 Equal variances assumed	41.178	.000	5.174	198	.000	-.44000	.08504	-.60771	-.27229

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C13 Equal variances assumed	41.178	.000	5.174	198	.000	-.44000	.08504	-.60771	-.27229
Equal variances not assumed			5.174	169.632	.000	-.44000	.08504	-.60788	-.27212

### Group Statistics

giayphe plaixe	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C13 co	124	1.4677	.64311	.05775
chua	76	1.3947	.63412	.07274

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C13 Equal variances assumed	.568	.452	.783	198	.434	.07301	.09319	-.11077	.25678
Equal variances not assumed			.786	160.478	.433	.07301	.09288	-.11041	.25642

**Statistics**

		C14.1	C14.2	C14.3	C14.4	C14.5	C14.6	C14.7
N	Valid	200	200	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0	0	0
Mean		1.7900	2.1200	2.3900	2.0600	2.1200	2.1000	2.5200
Std. Deviation		.75415	.62253	.63238	.56391	.55420	.60980	.64161

**C14.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	82	41.0	41.0	41.0
	hieu qua	78	39.0	39.0	80.0
	rat hieu qua	40	20.0	20.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	28	14.0	14.0	14.0
	hieu qua	120	60.0	60.0	74.0
	rat hieu qua	52	26.0	26.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	16	8.0	8.0	8.0
	hieu qua	90	45.0	45.0	53.0
	rat hieu qua	94	47.0	47.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	26	13.0	13.0	13.0
	hieu qua	136	68.0	68.0	81.0
	rat hieu qua	38	19.0	19.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.5**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	20	10.0	10.0	10.0
	hieu qua	136	68.0	68.0	78.0
	rat hieu qua	44	22.0	22.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.6**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	28	14.0	14.0	14.0
	hieu qua	124	62.0	62.0	76.0
	rat hieu qua	48	24.0	24.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

**C14.7**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	khong hieu qua	16	8.0	8.0	8.0
	hieu qua	64	32.0	32.0	40.0
	rat hieu qua	120	60.0	60.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

### Statistics

C15

N	Valid	200
	Missing	0
Mean		1.5400
Std. Deviation		.67131

C15

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	vui ve, hao hung va rat muon tham gia	112	56.0	56.0	56.0
	phai tham gia de cho co phong trao	68	34.0	34.0	90.0
	khong muon tham gia	20	10.0	10.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

### Group Statistics

	Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C15	Su pham	100	1.2200	.46232	.04623
	Hutech	100	1.8600	.69660	.06966

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C15 Equal variances assumed	14.697	.000	7.655	198	.000	-.64000	.08361	-.80487	-.47513

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C15 Equal variances assumed	14.697	.000	7.655	198	.000	-.64000	.08361	-.80487	-.47513
Equal variances not assumed			7.655	172.042	.000	-.64000	.08361	-.80502	-.47498

### Group Statistics

gioitinh		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C15	Nam	76	1.4211	.63798	.07318
	Nu	124	1.6129	.68325	.06136

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C15 Equal variances assumed	1.794	.182	1.976	198	.050	-.19185	.09709	-.38331	-.00039
Equal variances not assumed			2.009	167.143	.046	-.19185	.09550	-.38039	-.00331

### ANOVA

C15					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	3.456	2	1.728	3.948	.021
Within Groups	86.224	197	.438		
Total	89.680	199			

### Truong \* C15 Crosstabulation

			C15			Total
			vui ve, hao hung va rat muon tham gia	phai tham gia de cho co phong trao	khong muon tham gia	
Truong	Su pham	Count	80	18	2	100
		% within Truong	80.0%	18.0%	2.0%	100.0%
	Hutech	Count	32	50	18	100
		% within Truong	32.0%	50.0%	18.0%	100.0%
Total		Count	112	68	20	200
		% within Truong	56.0%	34.0%	10.0%	100.0%

### Group Statistics

gioitinh	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C9 Nam	76	2.4211	1.21395	.13925
Nu	124	2.2903	1.24139	.11148

### Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C9 Equal variances assumed	.732	.393	.729	198	.467	.13073	.17934	-.22293	.48439



**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C9 Equal variances assumed	.732	.393	.729	198	.467	.13073	.17934	-.22293	.48439
Equal variances not assumed			.733	161.496	.465	.13073	.17838	-.22152	.48298

	Truong	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
C9 Su pham		100	2.1200	1.24948	.12495
Hutech		100	2.5600	1.17482	.11748

**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
C9 Equal variances assumed	1.807	.180	-2.566	198	.011	-.44000	.17151	-.77821	-.10179
Equal variances not assumed			-2.566	197.253	.011	-.44000	.17151	-.77822	-.10178