

Hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ của thanh thiếu niên

Nguyễn Văn Lược*, Phí Thị Thái Hà

*Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội
336 Nguyễn Trãi, Thanh Xuân, Hà Nội, Việt Nam*

Nhận ngày 08 tháng 10 năm 2015

Chỉnh sửa ngày 16 tháng 10 năm 2015; Chấp nhận đăng ngày 20 tháng 11 năm 2015

Tóm tắt: Bài báo trình bày kết quả khảo sát 170 thanh thiếu niên trên địa bàn thành phố Hà Nội, được chọn mẫu ngẫu nhiên, độ tuổi từ 15-24 về các hành vi nguy cơ của họ khi tham gia giao thông đường bộ bằng các phương tiện xe đạp điện, xe máy điện và xe máy. Thời gian thu thập dữ liệu từ tháng 3-5/2015. Phương pháp nghiên cứu chính là điều tra bằng bảng hỏi và phỏng vấn sâu. Kết quả nghiên cứu cho thấy: phần lớn thanh thiếu niên có ít hơn 3 lần thực hiện các hành vi nguy cơ trong thời gian 30 ngày gần đây; các hành vi nguy cơ nhiều nhất ở thanh thiếu niên là “sử dụng điện thoại khi lái xe” và “đi sai làn đường”; Có sự khác biệt về hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ giữa các nhóm sinh viên xét theo tiêu chí giới tính, tuổi và loại phương tiện sử dụng.

Từ khóa: Hành vi nguy cơ, giao thông, thanh thiếu niên.

1. Đặt vấn đề

Tai nạn giao thông không phải là vấn đề mới nhưng luôn thu hút được sự quan tâm lớn của toàn xã hội bởi nó liên quan đến tính mạng của con người. Hơn nữa, Việt Nam là nơi có tỷ lệ người gặp tai nạn giao thông – đặc biệt là giao thông đường bộ cao hơn nhiều so với các nước trên thế giới. Theo số liệu của Ủy ban an toàn giao thông Quốc gia, năm 2013 cả nước đã xảy ra 29.385 vụ tai nạn giao thông, làm chết 9.369 người, bị thương 29.500 người. Theo thống kê, tai nạn giao thông đường bộ chiếm tỷ lệ cao nhất và nghiêm trọng nhất (chiếm khoảng 97% tổng số vụ tai nạn giao thông các loại). Mặt khác, tỷ lệ người chết trên một vụ tai nạn

giao thông ở Việt Nam cao hơn rất nhiều so với các nước trong khu vực: năm 2009, tỷ lệ này của Việt Nam là 0,94; của Thái Lan là 0,17 và Malaysia là 0,02 [1].

Hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ là những hành động có ý thức, mang tính chất nguy hiểm, rủi ro khi di chuyển trên các tuyến giao thông đường bộ làm đe dọa đến sức khỏe thể chất và tinh thần, đe dọa tính mạng của chính bản thân người điều khiển phương tiện giao thông và những người xung quanh trong quá trình tham gia giao thông.

Có thể nói thanh thiếu niên chính là một trong những lực lượng chủ yếu tham gia giao thông đường bộ. Xét về khía cạnh tâm lý, đây là lứa tuổi bộc lộ nhu cầu tự khẳng định bản thân rất cao và xuất hiện khá nhiều những mâu thuẫn trong thái độ, hành vi và tình cảm. Ở khía cạnh

* Tác giả liên hệ. ĐT.: 84-912229910
Email: luotnv@vnu.edu.vn

tham gia giao thông, các thanh thiếu niên cũng thường có các hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông như lái xe quá tốc độ, vượt đèn đỏ, không đội mũ bảo hiểm ... ở mức độ cao. Nghiên cứu của Fergusson, Swain – Campbell & Horwood (2003) cũng cho thấy 90% thanh niên đã từng thực hiện hành động lái xe nguy hiểm [2].

Về mặt lý luận, trên thế giới vấn đề về hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ hết sức được quan tâm vì tính thực tiễn của nó. Thực tế cho thấy trên thế giới việc tiến hành nghiên cứu về các hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông được thực hiện từ rất lâu và vô cùng phong phú. Tuy nhiên, trong nước, dù tai nạn giao thông là vấn đề vô cùng nhức nhối nhưng các công trình nghiên cứu liên quan đến hành vi nguy cơ của thanh thiếu niên vẫn chưa được quan tâm nhiều.

Bài báo này nhằm mô tả tuần suất thực hiện hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ của thanh thiếu niên; phân tích, so sánh về hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ ở các nhóm thanh thiếu niên khác nhau.

2. Phương pháp nghiên cứu

2.1. Mẫu nghiên cứu

Đây là một nghiên cứu định lượng theo lát cắt ngang. Mẫu nghiên cứu được chọn theo phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên thuận tiện. Tổng số mẫu nghiên cứu gồm 170 thanh thiếu niên (tuổi từ 16-24) trên địa bàn Hà Nội, trong đó xét về giới tính có: 87 nam, 83 nữ; về bậc học: 64 học sinh từ 15 – 18 tuổi, 106 sinh viên từ 19 – 24 tuổi; về phương tiện sử dụng: 112 xe máy, xe máy điện; 58 xe đạp điện.

2.2. Thu thập dữ liệu

Nghiên cứu này được tiến hành từ tháng 2 - 5/2015. Chúng tôi đã sử dụng các phương pháp nghiên cứu như nghiên cứu tài liệu; điều tra bằng bảng hỏi; phỏng vấn sâu; xử lý số liệu bằng thống kê toán học. Trong đó phương pháp chính là điều tra bằng bảng hỏi và phỏng vấn sâu.

Chúng tôi đã thiết kế một bảng hỏi để khảo sát hành vi nguy cơ của thanh thiếu niên khi tham gia giao thông đường bộ gồm 11 nhóm hành vi, cụ thể như sau:

1. Sử dụng thiết bị âm thanh (tai phone, tai nghe bluetooth,...)
2. Sử dụng điện thoại di động (nhắn tin, gọi và nghe cuộc gọi, lướt web...)
3. Đi sai làn đường quy định, đi lên vỉa hè
4. Đi ngược chiều
5. Chở quá số người quy định (từ 2 người lớn trở lên)
7. Không đội mũ bảo hiểm hoặc đội mũ bảo hiểm không cài quai, không đạt chuẩn
8. Sử dụng chất kích thích (rượu, bia,...) khi tham gia giao thông.
9. Đi dàn hàng ngang (hàng 2, hàng 3)
10. Vượt đèn đỏ
11. Lái xe khi chưa có bằng lái xe

Mỗi khách thể nghiên cứu trả lời 1 bảng hỏi riêng biệt. Tất cả các bảng hỏi được kiểm tra để đảm bảo nội dung thông tin được trả lời đầy đủ trước khi đưa vào xử lý bằng phần mềm SPSS 16.0.

2.3. Tiêu chí đánh giá

Để đo tần suất thực hiện hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ của thanh thiếu niên, chúng tôi đã thiết kế 1 thang đo gồm 11 nhóm hành vi mà họ thực hiện trong 30 ngày qua. Mỗi item có 4 phương án trả lời, chúng tôi qui định điểm số như sau: “*dưới 3 lần*” = 1 điểm; “*từ 3-6 lần*” = 2 điểm, “*từ 7-10 lần*” = 3 điểm và “*>10 lần*” = 4 điểm. Điểm càng cao biểu hiện mức độ thực hiện các hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ của thanh thiếu niên càng cao.

3. Kết quả và bàn luận

3.1. Khái quát chung về hành vi nguy cơ của thanh thiếu niên

Hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông của thanh thiếu niên được khảo sát thông qua 11 nhóm hành vi và kết quả được thể hiện ở bảng số liệu sau:

Bảng 1. Tần suất thực hiện hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ của thanh thiếu niên

Nhóm hành vi nguy cơ	Tần suất								ĐTB	SD
	Ít hơn 3 lần		Từ 3 đến 6 lần		Từ 7 đến 10 lần		Trên 10 lần			
	SL	%	SL	%	SL	%	SL	%		
1. Sử dụng thiết bị âm thanh (tai phone, tai nghe bluetooth,...)	112	65.9	14	8.2	20	11.8	24	14.1	1.74	1.13
2. Sử dụng điện thoại khi tham gia giao thông										
2.1. Nhắn tin	106	62.4	31	18.2	16	9.4	17	15.3	1.74	1.11
2.2. Xem tin nhắn (sms/facebook/zalo,...)	109	64.1	15	8.8	21	12.4	25	14.7	1.78	1.14
2.3. Nghe cuộc gọi	87	51.2	39	22.9	16	9.4	28	16.5	1.91	1.12
2.4. Thực hiện cuộc gọi	93	54.7	32	18.8	21	12.4	24	14.1	1.86	1.10
2.5. Lướt web	130	76.5	17	10	10	5.9	13	7.6	1.45	0.91
3. Liên quan đến làn đường										
3.1. Đi sai làn đường quy định	109	64.1	31	18.2	14	8.2	16	9.4	1.63	0.98
3.2. Đi lên vỉa hè	119	70	30	17.6	10	5.9	11	6.5	1.49	0.87
4. Đi ngược chiều	121	71.2	33	19.4	9	5.3	7	4.1	1.42	0.77
5. Chờ quá số người quy định (từ 2 người lớn trở lên)	129	75.9	23	13.5	9	5.3	9	5.3	1.40	0.81
6. Liên quan đến tốc độ chạy xe										
6.1. Xe máy, xe máy điện chạy quá tốc độ tối đa 40 km/h trong khu vực đông dân cư	129	75.9	20	11.8	8	4.7	13	7.6	1.44	0.89
6.2. Xe máy, xe máy điện chạy quá tốc độ tối đa 50 km/h ngoài khu vực đông dân cư	140	82.4	16	9.4	5	2.9	9	5.3	1.31	0.77
6.3. Xe đạp điện chạy quá tốc độ tối đa 25km/h	130	76.5	17	10	11	6.5	12	7.1	1.44	0.89
7. Liên quan đến sử dụng mũ bảo hiểm										
7.1. Không đội mũ bảo hiểm khi đi xe gắn máy	127	74.7	15	8.8	13	7.6	15	8.8	1.50	0.96
7.2. Đội mũ bảo hiểm không đảm bảo an toàn (không cài dây, mũ không đảm bảo chất lượng,...)	125	73.5	16	9.4	13	7.6	16	9.4	1.53	0.98
8. Sử dụng chất kích thích (rượu, bia, ma túy)	158	92.9	7	4.1	2	1.2	3	1.8	1.12	0.48
9. Đi dàn hàng ngang (hàng 2, hàng 3 trở lên)	108	63.5	34	20	23	13.5	5	2.9	1.56	0.83
10. Vượt đèn đỏ	103	60.6	36	21.2	15	8.8	16	9.4	1.67	0.98
11. Lái xe khi chưa có bằng lái xe	135	79.4	9	5.3	7	4.1	19	11.2	1.47	1.00

Từ số liệu bảng 1, chúng ta có thể rút ra một số nhận xét sau:

(1). Phần lớn các hành vi nguy cơ được thực hiện với tần suất ít hơn 3 lần/tháng. Tuy nhiên, cũng có khoảng 1/5 khách thể trong nghiên cứu này thực hiện các hành vi nguy cơ ở mức từ 7-10 lần và > 10 lần trong vòng 30 gần đây.

(2). Nhóm hành vi “Sử dụng điện thoại khi tham gia giao thông” là nhóm hành vi có tần suất biểu hiện cao nhất: “Nghe cuộc gọi” với ĐTB là 1,91. Theo sau đó là các hành vi “Thực hiện cuộc gọi”, “Xem tin nhắn (sms/facebook/zalo,...)” và “Nhắn tin” với ĐTB lần lượt là 1,86; 1,78 và 1,74. Lý giải cho điều trên, có thể nguyên do bắt nguồn từ việc

công nghệ hiện đại ngày một phát triển và thuận tiện hơn, theo đó việc nắm bắt thông tin cũng trở nên nhanh chóng và dễ dàng, không bị hạn chế bởi thời gian, không gian cũng như địa điểm. Bên cạnh đó, nhu cầu bắt kịp xu hướng của xã hội và trao đổi thông tin ở lứa tuổi thanh thiếu niên là vô cùng cấp thiết. Điều này dẫn đến việc sử dụng điện thoại để nghe gọi và nhắn tin khi đang tham gia giao thông trở thành một thói quen khá phổ biến hiện nay.

(3). Nhóm hành vi nguy cơ có tần suất biểu hiện cao thứ hai là nhóm “Sử dụng thiết bị âm thanh (tai phone, tai nghe bluetooth,...)” - ĐTB = 1.74. Tai nghe vốn là vật dụng khá tiện dụng và hữu ích với những ai muốn nghe âm thanh từ điện thoại, máy tính,... mà không làm ảnh hưởng tới người khác cũng như phải sử dụng tay để cầm các thiết bị. Tuy nhiên, sử dụng tai nghe không đúng lúc sẽ biến nó thành một hành vi nguy cơ tiềm ẩn rủi ro, nguy hiểm cho chủ thể, đặc biệt là khi chủ thể đang điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ. Ví dụ, do sử dụng tai nghe mà không thấy tiếng còi xe hoặc khi nghe các bản nhạc quá mạnh khiến tốc độ xe cũng nhanh hơn so với cảm nhận thực tế. Hầu hết những người sử dụng tai nghe khi đi đường đều cho rằng đó là vô hại. Điều này được thể hiện khi thực hiện phỏng vấn. Kết quả là phần lớn các khách thể đều không biết rằng hành vi này là hành vi có thể nguy hiểm cho bản thân, thậm chí là vi phạm luật giao thông. Bạn C.N.L (nữ, 21 tuổi) – sinh viên năm 3 trường đại học Ngoại Ngữ, Đại học Quốc gia Hà Nội cho rằng: “Mình cũng không biết có quy định này cho đến một lần bị cảnh sát tuýt còi vì sơ ý không xi nhan xin đường, sau đó được các anh công an nhắc nhở đi đường không được phép đeo tai nghe; nếu không sẽ bị xử phạt hành chính”.

(4). Có tần suất thấp hơn cả là hành vi “Xe máy, xe máy điện chạy quá tốc độ tối đa ngoài khu vực đông dân cư: 50km/h” và “Sử dụng chất kích thích (rượu, bia,...)” với ĐTB lần lượt là 1,31 và 1,12. Qua điều tra phỏng vấn, các khách thể đều là học sinh, sinh viên nên việc đi lại chủ yếu là từ nhà đến trường hoặc đi chơi thì cũng ở trong nội thành; còn nếu ra khỏi Hà Nội sang các khu vực xung quanh thì khá ít thanh niên tự tin vào

tay lái của mình khi đi đường dài, mà thông thường chuyên lựa chọn sang các phương tiện công cộng như xe bus đường dài, ô tô khách,... Còn hành vi uống rượu, bia thường xuất hiện ở sinh viên, đặc biệt là sinh viên năm cuối khi đi liên hoan, đi xã giao, hội họp,... tuy nhiên tần suất thực hiện khá ít và hầu hết các khách thể đều khẳng định là bản thân chỉ uống một chút cho vui chứ không uống nhiều.

3.2. Sự khác biệt về hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông của các nhóm khách thể

Câu hỏi đặt ra là liệu rằng giữa các nhóm khách thể khác nhau có sự biểu hiện khác nhau về hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông hay không? Và nguyên nhân xuất phát từ đâu?

Để trả lời cho những câu hỏi này, chúng tôi đã tiến hành so sánh giữa các nhóm khách thể theo tiêu chí giới; tuổi; phương tiện sử dụng. Kiểm nghiệm T-test cho thấy có sự khác biệt có ý nghĩa khi xét theo tiêu chí về giới tính, nhóm tuổi và nhóm phương tiện ở một số nhóm hành vi, được thể hiện dưới đây:

*) Về mặt giới tính

Theo bảng số liệu trên, có sự khác biệt đáng kể về tần suất thực hiện các hành vi nguy cơ giữa nhóm khách thể nam và nữ. Số liệu của bảng 2 minh chứng cho xu hướng nam giới có nhiều hành vi nguy cơ hơn khi tham gia giao thông so với nữ giới: từ nhắn tin; xem tin nhắn; nghe cuộc gọi; đi sai làn; chạy quá tốc độ; không đội mũ bảo hiểm cho đến sử dụng các chất kích thích. Có thể giải thích thực trạng này là do sự khác biệt tâm lý cá nhân giữa nam và nữ - phần lớn nữ giới thường hay lo sợ và nhạy cảm hơn đối với các vấn đề có tính rủi ro, nguy hiểm. Do đó họ cẩn thận, chú ý hơn khi ra ngoài so với nam giới cũng như cẩn trọng hơn trong hành động của bản thân.

Nghiên cứu năm 2012 của Khairil Anuar Md. Isaa và cộng sự về “Hành vi sử dụng điện thoại di động khi lái xe của những thanh niên tại Đại học Urban” cũng cho kết quả tương tự, khi so sánh về giới, tỷ lệ sinh viên nam sử dụng điện thoại di động (nhắn tin, nghe/gọi,...) khi đi đường trong thành phố ở mức độ thường xuyên hơn so với sinh viên nữ [3].

Bảng 2. So sánh hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông của thanh thiếu niên theo giới tính

Hành vi	Tiêu chí	ĐTB	Mức ý nghĩa
1. Nhắn tin	Nam	1.82	p = 0.04
	Nữ	1.66	
2. Xem tin nhắn (sms, facebook, zalo...)	Nam	2.00	p = 0.00
	Nữ	1.54	
3. Nghe cuộc gọi	Nam	2.09	p = 0.03
	Nữ	1.72	
4. Đi sai làn đường quy định	Nam	1.79	p = 0.02
	Nữ	1.46	
5. Đi lên vỉa hè	Nam	1.70	p = 0.00
	Nữ	1.26	
6. Xe máy, xe máy điện chạy quá tốc độ tối đa trong khu vực đông dân cư: 40km/h	Nam	1.63	p = 0.00
	Nữ	1.24	
7. Xe máy, xe máy điện chạy quá tốc độ tối đa ngoài khu vực đông dân cư: 50km/h	Nam	1.46	p = 0.01
	Nữ	1.16	
8. Không đội mũ bảo hiểm khi đi xe	Nam	1.67	p = 0.02
	Nữ	1.34	
9. Sử dụng chất kích thích (rượu, bia)	Nam	1.21	p = 0.01
	Nữ	1.02	

*) Về nhóm tuổi

Bảng 3. So sánh hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông của thanh thiếu niên theo nhóm tuổi

Hành vi	Khách thể	ĐTB	Mức ý nghĩa
1. Sử dụng thiếu bị âm thanh (tai phone, tai nghe bluetooth,...)	HS	2.22	p = 0.00
	SV	1.45	
2. Nhắn tin	HS	1.98	p = 0.00
	SV	1.58	
3. Xem tin nhắn (sms, facebook, zalo...)	HS	2.17	p = 0.00
	SV	1.54	
4. Thực hiện cuộc gọi	HS	2.13	p = 0.01
	SV	1.69	
5. Lướt web	HS	1.81	p = 0.00
	SV	1.23	
6. Đi sai làn đường quy định	HS	2.05	p = 0.00
	SV	1.38	
7. Đi lên vỉa hè	HS	1.70	p = 0.01
	SV	1.36	
8. Đi ngược chiều	HS	1.67	p = 0.00
	SV	1.27	
9. Chờ quá số người quy định (từ 2 người lớn trở lên)	HS	1.58	p = 0.03
	SV	1.29	
10. Xe máy, xe máy điện chạy quá tốc độ tối đa ngoài khu vực đông dân cư: 50km/h	HS	1.06	p = 0.00
	SV	1.46	
11. Xe đạp điện chạy quá tốc độ tối đa: 25km/h	HS	2.00	p = 0.00
	SV	1.10	
12. Không đội mũ bảo hiểm khi đi xe	HS	1.97	p = 0.00
	SV	1.23	
13. Đội mũ bảo hiểm không đảm bảo an toàn	HS	1.81	p = 0.00
	SV	1.36	

14. Sử dụng chất kích thích (rượu, bia)	HS	1.00	p = 0.03
	SV	1.20	
15. Đi dàn hàng ngang	HS	2.06	p = 0.00
	SV	1.25	
16. Vượt đèn đỏ	HS	2.06	p = 0.00
	SV	1.43	

Theo bảng 3, giữa nhóm học sinh và sinh viên có sự khác biệt rõ ràng trong tần suất thực hiện các hành vi nguy cơ - ĐTB của nhóm học sinh cao hơn so với nhóm sinh viên cách rõ rệt. Ngược lại, nhóm học sinh lại có ĐTB tần suất thực hiện hành vi nguy cơ thấp và dao động không nhiều. Có thể lý giải điều này như sau:

+ Theo tâm lý học phát triển, thiếu niên (tuổi học sinh cấp trung học phổ thông) là giai đoạn nhiều mâu thuẫn do sự thay đổi về tâm sinh lý (tuổi dậy thì). Ở lứa tuổi này xuất hiện “cảm giác mình là người lớn” với mong muốn được tự khẳng định bản thân, thể hiện cái Tôi và cá tính riêng [4]. Điều này dẫn đến sự chống đối những chuẩn mực và quy tắc xã hội chung của thiếu niên. Bên cạnh đó, sự thiếu ổn định về mặt nhân cách khiến thiếu niên dễ bị ảnh hưởng bởi các tác động bên ngoài, như là từ nhóm bạn, trò chơi điện tử, ... mà thiếu niên tham gia.

Khi được phỏng vấn, một nam học sinh lớp 12 trường THPT Việt Nam – Ba Lan trả lời: “*Em chơi nhiều game tốc độ nên có hơi ảnh hưởng*”. Một bạn học sinh thì nói: “*Đi cùng bạn nên bạn đi nhanh thì mình cũng đi nhanh theo chị ạ*”.

+ Về nhóm thanh niên, giai đoạn này tâm trạng của thanh niên ổn định hơn do họ đã bước qua thời kỳ khủng hoảng tuổi dậy thì. Quan điểm về thế giới và con người của thanh niên dần trở nên độc lập và ít bị phụ thuộc. Cùng với đó, tâm sinh lý ở lứa tuổi này không còn bị xáo trộn nhiều mà đã hoàn thiện hơn, vì vậy mà cách thể hiện cái Tôi và cá tính riêng của nhóm này được thể hiện theo nhiều cách khác nhau như đường hướng tương lai, học tập, ... thay vì việc vi phạm các chuẩn mực xã hội.

Tuy nhiên, ở mục “Sử dụng chất kích thích (rượu, bia, ...)” và mục “Xe máy, xe máy điện chạy quá tốc độ tối đa ngoài khu vực đông dân

cur: 50km/h”, ĐTB của nhóm sinh viên lại trội hơn. Kết quả này cũng tương tự như các nghiên cứu của các tác giả khác, chẳng hạn nghiên cứu của Kulkarni và cộng sự (2012) về hành vi lái xe của sinh viên ngành dược ở Ấn Độ cho thấy 25% sinh viên đã từng uống rượu khi lái xe trong vòng 1 năm qua và 20% đã sử dụng điện thoại khi lái xe [dẫn theo 1; tr.41].

Qua điều tra phỏng vấn, hành vi uống rượu, bia thường xuất hiện ở sinh viên, đặc biệt là sinh viên năm cuối khi đi liên hoan, đi xã giao, hội họp, ... Bên cạnh đó, có thể lý giải rằng ở mục này ĐTB của học sinh thấp là bởi lứa tuổi thiếu niên vẫn còn chịu sự kiểm soát chặt chẽ từ phía gia đình và nhà trường, vì vậy mà hành vi sử dụng chất kích thích nói chung ở các em xuất hiện ít.

Ngoài ra, phương tiện xe máy, xe máy điện chủ yếu là sinh viên sử dụng, mặc dù có một phần nhỏ học sinh chưa đủ tuổi vẫn đi nhóm xe này nhưng phần lớn các khách thể lứa tuổi thiếu niên được khảo sát đều có sự quản lý từ gia đình nên việc đi xe máy đường xa, ra ngoài khu vực đô thị là điều khó có thể xảy ra.

c) Về nhóm phương tiện

Theo số liệu bảng 4, nhóm xe máy, xe máy điện có ĐTB thấp hơn xe đạp điện. Có thể lý giải cho điều này là các hành vi khi tham gia giao thông của nhóm xe máy, xe máy điện đã được luật pháp quy định rõ ràng. Do đó, nhóm phương tiện này bị kiểm soát một cách sát sao và chặt chẽ bởi cảnh sát giao thông. Ngược lại, hiện nay xe đạp điện vẫn chưa có luật lệ cụ thể, vì sự quản chế lỏng lẻo mà nhóm xe này có khả năng lách luật cao hơn so với nhóm xe máy, xe máy điện.

Bảng 4. So sánh hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông của thanh thiếu niên theo nhóm phương tiện

Hành vi	Tiêu chí	ĐTB	Mức ý nghĩa
1. Sử dụng thiếu bị âm thanh (tai phone, tai nghe bluetooth,...)	Xe máy, xe máy điện	1.59	p = 0.02
	Xe đạp điện	2.03	
2. Luợt web	Xe máy, xe máy điện	1.33	p = 0.02
	Xe đạp điện	1.67	
3. Đi lên via hè	Xe máy, xe máy điện	1.37	p = 0.03
	Xe đạp điện	1.71	
4. Đi ngược chiều	Xe máy, xe máy điện	1.32	p = 0.02
	Xe đạp điện	1.62	
5. Không đội mũ bảo hiểm khi đi xe	Xe máy, xe máy điện	1.34	p = 0.00
	Xe đạp điện	1.83	
6. Di dàn hàng ngang	Xe máy, xe máy điện	1.43	p = 0.00
	Xe đạp điện	1.81	
7. Vượt đèn đỏ	Xe máy, xe máy điện	1.54	p = 0.02
	Xe đạp điện	1.91	

Nghiên cứu của tác giả Bùi Đức Trọng (2010) với đề tài “*Thái độ tham gia giao thông của học sinh trung học phổ thông trên địa bàn thành phố Hà Nội*” đã chỉ ra thái độ tiêu cực của học sinh đối với việc tham gia giao thông đường bộ. Nguyên nhân chủ quan một phần là bởi đặc điểm sinh lý lứa tuổi – hành động dựa trên cảm tính, bất chước thói xấu của bạn bè, người lớn. Bên cạnh đó, tác giả còn chỉ ra những nguyên nhân khách quan tác động lên thái độ tham gia giao thông của các em học sinh là do công tác tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông trong nhà trường chưa tốt; ngoài ra còn do hệ thống pháp luật Việt Nam về trật tự an toàn giao thông còn chưa nghiêm và mang nhiều vấn đề bất cập [5].

Như vậy, trong tổng số 58 khách thể đi xe đạp điện thì có tới 45 khách thể ở lứa tuổi học sinh. Như đã phân tích ở trên, cùng với đặc điểm tâm lý ở lứa tuổi này và sự thiếu sót, xao nhãng trong kiểm soát của luật lệ; tất cả tạo điều kiện “thuận lợi” cho các em thực hiện các hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ.

4. Kết luận

(1). Nhìn chung, đa số khách thể trong nghiên cứu này thực hiện dưới 3 hành vi nguy

cơ khi tham gia giao thông trong vòng 30 ngày gần nhất. Tuy nhiên vẫn còn một bộ phận khách thể thường xuyên có những hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ.

(2). Có sự khác biệt theo tiêu chí giới, nhóm tuổi và phương tiện sử dụng, cụ thể: tần suất thực hiện hành vi nguy cơ ở nhóm nam giới cao hơn nữ giới; nhóm tuổi học sinh nhìn chung cao hơn nhóm sinh viên; nhóm thanh thiếu niên sử dụng phương tiện xe đạp điện cao hơn nhóm thanh thiếu niên sử dụng xe máy, xe máy điện.

(3). Các kết quả từ nghiên cứu này gợi ý rằng, chúng ta cần phải tập trung vào mặt nhận thức để giảm thiểu hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông cho các nhóm đối tượng, đặc biệt là nhóm khách thể là học sinh nam, sử dụng xe đạp điện.

Tài liệu tham khảo

- [1] Vũ Thu Hằng (2010), “Một số giải pháp hạn chế tai nạn giao thông đường bộ tại Việt Nam”, Tạp chí Khoa học Giao thông vận tải, 31.
- [2] Nguyễn Thị Mai Lan (2015), Hành vi tham gia giao thông đường bộ trong các nghiên cứu nước ngoài, Tạp chí Tâm lý học, số 7/2015, tr.36 - tr.44.
- [3] Khairil Anuar Md. Isaa, Mohamad Ghazali Masuria et al (2012), “Mobile Phone Usage Behaviour while Driving among Educated Young

- Adults in the Urban University”, *Procedia – Social and Behavioral Science*, 36, 414 – 420.
- [4] Trương Thị Khánh Hà (2013), *Giáo trình Tâm lý học phát triển*, NXB ĐHQG Hà Nội.
- [5] Bùi Đức Trọng (2010), *Thái độ tham gia giao thông của học sinh trung học phổ thông trên địa bàn thành phố Hà Nội*, Luận văn thạc sĩ Tâm lý học, Hà Nội

Risky Behaviors among Youth in Road Traffic

Nguyễn Văn Lược, Phí Thị Thái Hà

VNU University of Social Sciences and Humanities, 336 Nguyễn Trãi, Thanh Xuân, Hanoi, Vietnam

Abstract: The paper presents the result of a survey with 170 youths, aged between 15 and 24 years, randomly selected from various areas in Hanoi to understand their road traffic risky behaviors when using motobikes, electric bicycles and electric scooters. Data were collected from March to May 2015. The main methods to access the survey results include questionnaires and in-depth interviews. The survey showed that most of young people had less than 3 risky behaviors in recent 30 days. The most traffic risky behaviors are “using mobile phone while driving” and “riding on wrong lane”. There was a significant difference in traffic risky behaviors between males and females, the ages of youths, and types of vehicle.

Keywords: Traffic risk behaviors, traffic, youth.