

## NHẬN THỨC VÀ THÁI ĐỘ CỦA SINH VIÊN ĐẠI HỌC TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH ĐỐI VỚI HÀNH VI GIAO THÔNG

ĐÀO THỊ DUY DUYÊN\*, HUỖNH VĂN SƠN\*\*

### TÓM TẮT

*Nhận thức và thái độ của sinh viên (SV) đối với hành vi giao thông là một nội dung khảo sát quan trọng trong quá trình tìm hiểu hành vi giao thông ở SV. Đa số SV đại học tại Thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM) có nhận thức và thái độ đúng đắn khi tham gia giao thông. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại một bộ phận SV chưa nhận thức một cách đầy đủ và chính xác hành vi giao thông tích cực, chưa thể hiện thái độ tích cực với một số biểu hiện hành vi giao thông.*

**Từ khóa:** nhận thức, thái độ, hành vi giao thông, sinh viên.

### ABSTRACT

#### *The perception and attitude of students in Ho Chi Minh city towards traffic behavior*

*The perception and attitude of students towards traffic behavior is an important survey content in the investigation of student's behaviors in traffic. The majority of college students in HCMC have proper attitude during traffic. However, a portion of students are still not fully and precisely aware of positive traffic behaviors as well as fail to demonstrate a positive attitude towards traffic behaviors.*

**Keywords:** perception, attitude, the behaviour in traffic, student.

### 1. Đặt vấn đề

Nhận thức và thái độ của SV đối với hành vi giao thông là một nội dung khảo sát quan trọng trong việc tìm hiểu hành vi giao thông tích cực ở SV; bởi trên nền tảng hiểu biết đúng đắn ban đầu về Luật Giao thông được SV bộc lộ qua thái độ phù hợp, từ đó có thể dẫn đến những biểu hiện ở hành vi tích cực của mình khi tham gia giao thông. Nhận thức của SV về Luật Giao thông tốt thì sẽ góp phần vào mục tiêu chung xây dựng văn hóa giao thông đô thị. Ngược lại, nếu nhận thức về hành vi giao thông không đúng đắn, có thể dẫn đến thái độ không phù hợp, từ đó SV sẽ dễ biểu

hiện bằng những hành vi tiêu cực khi tham gia giao thông.

Để thực hiện hành vi giao thông một cách tích cực, SV cần có nhận thức đầy đủ về các vấn đề liên quan đến giao thông, bao gồm Luật Giao thông, quy định về an toàn giao thông... gọi chung là “Tri thức giao thông”. Tri thức là những “hiểu biết có hệ thống về sự vật nói chung”. Hành vi giao thông của SV tích cực hay tiêu cực xuất phát từ tình cảm của họ dành cho các vấn đề liên quan đến giao thông bao gồm yếu tố con người, phương tiện, cơ sở hạ tầng giao thông. Thái độ phổ biến của SV đối với hành vi giao thông tập trung ở thái

\* ThS, Trường Đại học Sư phạm TPHCM; Email: duyduyen0806@gmail.com

\*\* PGS TS, Trường Đại học Sư phạm TPHCM

độ ứng xử khi tham gia giao thông và quan điểm của họ đối với một số lỗi vi phạm giao thông thường gặp.

## 2. Giải quyết vấn đề

### 2.1. Khách thể và phương pháp nghiên cứu

Đề tài tiến hành nghiên cứu trên 322 SV của 4 trường đại học ở TPHCM: Bách Khoa, Hutech, Nguyễn Tất Thành và Sư phạm. Trong nghiên cứu này, chúng tôi xây dựng công cụ nghiên cứu chính là một bảng khảo sát ý kiến của SV các trường đại học ở TPHCM về hành vi giao thông. Công cụ nghiên cứu này là một phiếu thăm dò gồm ba phần: lời chào

và giới thiệu mục đích nghiên cứu; phần thông tin cá nhân và cuối cùng là nội dung câu hỏi (nội dung câu hỏi tìm hiểu về vấn đề gì, nên ghi rõ).

Số liệu được xử lý bằng phần mềm thống kê SPSS for Windows, phiên bản 16.0. Những số liệu cần thiết được tiến hành xử lý để cho kết quả. Bảng hỏi được tính điểm theo từng câu, từng vấn đề nghiên cứu mà không tập trung vào tính điểm tổng thể và căn cứ trên cơ sở xác định thang đo biến thiên liên tục trong thống kê khoa học xã hội.

Cách tính điểm của phiếu hỏi như sau (xem bảng 1):

**Bảng 1.** Mô tả cách tính điểm và quy ước thang định khoảng các mức độ của phiếu hỏi

Lựa chọn	Điểm	ĐTB
Không bao giờ/ Hoàn toàn không quan trọng/ Kém/ Hoàn toàn không đồng ý	1	1,00 - 1,50
Hiếm khi/ Không quan trọng/ Yếu/ Không đồng ý	2	1,51 - 2,50
Thỉnh thoảng/ Bình thường/ Trung bình/ Phân vân	3	2,51 - 3,50
Thường xuyên/ Quan trọng/ Khá/ Đồng ý	4	3,51 - 4,50
Rất thường xuyên/ Rất quan trọng/ Tốt/ Hoàn toàn đồng ý	5	4,51 - 5,00

### 2.2. Kết quả nghiên cứu

Khi đề tài khảo sát mức độ hiểu biết của SV tại các trường đại học thuộc TPHCM về hành vi giao thông tích cực, kết quả thu được như sau:

#### 2.2.1. Nhận thức của SV về khái niệm hành vi giao thông tích cực (xem bảng 2)

**Bảng 2.** Nhận thức của SV về khái niệm hành vi giao thông tích cực

TT	Khái niệm hành vi giao thông tích cực	Tần số	Tỉ lệ %	Thứ hạng
1	Hành vi giao thông tích cực là người dân tự giác chấp hành đúng các quy định trong Luật Giao thông	23	7,1	4
2	Hành vi giao thông tích cực là sự hiểu biết đầy đủ, chính xác và nghiêm chỉnh chấp hành Luật Giao thông	46	14,3	2
3	Hành vi giao thông tích cực là tập hợp những đặc trưng về cách ứng xử, chấp hành quy định chung về pháp luật an toàn giao thông	40	12,4	3
4	Hành vi giao thông tích cực thể hiện thái độ có văn hóa, sự tôn trọng kết hợp chặt chẽ với sự hiểu biết đầy đủ và nghiêm chỉnh chấp hành các Luật về giao thông	211	65,5	1

Khi tìm hiểu về việc SV hiểu như thế nào về hành vi giao thông tích cực, kết quả thống kê ở bảng 2 cho thấy có đến 211/322 SV chiếm 65,5% (hơn ½ mẫu nghiên cứu) chọn khái niệm “*Hành vi giao thông tích cực thể hiện thái độ có văn hóa, sự tôn trọng kết hợp chặt chẽ với sự hiểu biết đầy đủ và nghiêm chỉnh chấp hành các Luật về giao thông*”. Đây cũng chính là khái niệm phù hợp nhất về hành vi giao thông tích cực. Với kết quả này có thể đưa ra nhận định rằng nhận thức của SV về khái niệm hành vi giao thông “khá tốt”. Điều này chứng tỏ đa số SV đã nhận biết đúng đắn, đầy đủ và chính xác về khái niệm của hành vi giao thông tích cực. Kết quả thống kê này có thể sẽ là một tín hiệu khả quan để SV các trường đại học tại TPHCM tạo nên những hành vi giao thông tích cực, góp phần xây dựng văn hóa giao thông đô thị.

Khái niệm đứng vị trí thứ hai với 46/322 SV (14,3%) lựa chọn là “*Hành vi giao thông tích cực là sự hiểu biết đầy đủ, chính xác và nghiêm chỉnh chấp hành*

*Luật Giao thông*”. Khái niệm này cũng tương đối chính xác nhưng chưa đầy đủ khi nói về hành vi giao thông tích cực.

Khái niệm đứng vị trí thứ ba trong bảng xếp hạng lựa chọn là “*Hành vi giao thông tích cực là tập hợp những đặc trưng về cách ứng xử, chấp hành quy định chung về pháp luật an toàn giao thông*” với 40/322 SV lựa chọn (12,4%) và khái niệm được lựa chọn cuối cùng với 23/322 SV (7,1%) là “*Hành vi giao thông tích cực là người dân tự giác chấp hành đúng các quy định trong Luật Giao thông*”.

Tóm lại, có đến 34,5% SV chưa xác định đúng khái niệm về hành vi giao thông tích cực. Điều này cho thấy, một bộ phận SV vẫn chưa nhận thức một cách đầy đủ và chính xác hành vi giao thông tích cực. Đây là cơ sở để có những biện pháp cụ thể nhằm giáo dục hành vi văn hóa giao thông cho SV trên nền tảng nhận thức về hành vi giao thông tích cực.

2.2.2. *Thái độ của SV đối với một số biểu hiện của hành vi giao thông*

**Bảng 3.** Thái độ của SV về một số biểu hiện của hành vi giao thông

TT	Nội dung	Mức độ					ĐTB
		Hoàn toàn đồng ý	Đồng ý	Phân vân	Không đồng ý	Hoàn toàn không đồng ý	
1	Có thể thông cảm cho việc SV vượt đèn đỏ khi bị trễ học	14 4,3%	44 13,7%	41 12,7%	124 38,5%	99 30,7%	2,22
2	Vì sự phiền phức khi giúp người bị nạn trên đường là lí do có thể chấp nhận cho SV	52 16,1%	30 9,3%	83 25,8%	119 37,0%	38 11,8%	2,81

3	Chỉ cần thể hiện sự tôn trọng người có ứng xử tích cực với mình khi va chạm, còn với người bất lịch sự thì có thể “ăn miếng trả miếng”	50 15,5%	35 10,9%	58 18,0%	139 43,2%	40 12,4%	<b>2,74</b>
4	Vì thiếu phương tiện nên thỉnh thoảng SV có thể chở ba đi đến trường cũng là bình thường	42 13,0%	44 13,7%	65 20,2%	110 34,2%	61 18,9%	<b>2,68</b>
5	Việc nhường chỗ trên xe buýt cho người khác là điều không cần thiết khi SV phải đi học trên một quãng đường xa	15 4,7%	31 9,6%	113 35,1%	95 29,5%	68 21,1%	<b>2,47</b>
6	Việc tuyên truyền văn hóa giao thông hay hành vi giao thông tích cực không là nhiệm vụ của SV	21 6,5%	31 9,6%	105 32,6%	113 35,1%	52 16,1%	<b>2,55</b>
7	Tham gia an toàn giao thông là giữ cho chính bản thân mình an toàn khi sử dụng phương tiện giao thông là điều quan trọng nhất	138 42,9%	83 25,8%	77 23,9%	21 6,5%	3 0,9%	<b>4,03</b>
8	Nhất thiết phải học Luật Giao thông thì mới có thể tham gia giao thông một cách an toàn	59 18,3%	102 31,7%	120 37,3%	30 9,3%	11 3,4%	<b>3,52</b>
9	Dùng đèn đỏ khi không có xe khác lưu thông là không cần thiết nhưng một số SV vẫn thực hiện	38 11,8%	41 12,7%	99 30,7%	106 32,9%	38 11,8%	<b>2,80</b>
10	Việc nhường nhịn khi di chuyển trên những đoạn đường đông xe là thói quen cần thiết SV cần có	83 25,8%	114 35,4%	58 18,0%	59 18,3%	8 2,5%	<b>3,64</b>
11	Giúp đỡ, san sẻ với người khác khi tham gia giao thông là nhiệm vụ nhằm thực hiện an toàn giao thông	82 25,5%	115 35,7%	104 32,3%	20 6,2%	1 0,3%	<b>3,80</b>
12	SV không cần tham gia giữ gìn các công trình giao thông công cộng, đó là nghĩa vụ riêng của cảnh sát giao thông và cơ quan ban ngành	42 13,0%	21 6,5%	55 17,1%	132 41,0%	72 22,4%	<b>2,47</b>
13	Đưa xe, lạng lách, đánh võng là một hình thức giúp SV thể hiện bản lĩnh của bản thân mình	4 1,2%	34 10,6%	58 18,0%	46 14,3%	180 55,9%	<b>1,87</b>
14	Việc đổi sơn màu xe hay gắn còi hơi cho xe gắn máy là hành vi chấp nhận được khi tham gia giao thông	7 2,2%	57 17,7%	40 12,4%	127 39,4%	91 28,3%	<b>2,26</b>

Bảng 3 cho thấy, trong 14 nội dung khảo sát thái độ ban đầu của SV với những biểu hiện hành vi giao thông cơ bản thì có đến 4 nội dung có ĐTB trên 3,51, đạt mức “đồng ý”, còn lại ĐTB dao động từ 1,87 đến 2,80, đạt mức không đồng ý và phân vân. Xét trên bình diện thứ hạng, ĐTB cao nhất là nội dung *“Tham gia an toàn giao thông là giữ cho chính bản thân mình an toàn khi sử dụng phương tiện giao thông là điều quan trọng nhất”* với ĐTB là 4,03 đạt mức “đồng ý” trong thang điểm chuẩn, với 42,9% SV “hoàn toàn đồng ý” và 25,8% “đồng ý”, với tổng hai mức này là 78,7%. Nội dung này đúng nhưng chưa đủ, vì bên cạnh việc giữ cho bản thân mình an toàn thì cũng rất cần giữ cho người cùng lưu thông an toàn. Nội dung này cho thấy SV đã có thái độ nhìn nhận đúng về việc tham gia giao thông an toàn nhưng thái độ của họ còn có phần mang tính vị kỉ.

Kế tiếp, nội dung *“Giúp đỡ, san sẻ với người khác khi tham gia giao thông là nhiệm vụ nhằm thực hiện an toàn giao thông”* với ĐTB là 3,80, với 25,8% “hoàn toàn đồng ý” và 35,4% là “đồng ý”, tổng hai mức độ này là 61,2%. ĐTB và tỉ lệ phần trăm hai mức hoàn toàn đồng ý và đồng ý của nội dung này thấp hơn khá nhiều so với nội dung đứng vị trí đầu tiên mặc dù nội dung này mang tính tích cực hơn rất nhiều. Điều này cho thấy SV vẫn còn xu hướng chưa có thái độ hết mình trong việc hỗ trợ, giúp đỡ cá nhân khác khi tham gia giao thông, vì vẫn còn gần 40,0% “phân vân” đến “không đồng ý” với hành vi này. Đây là một số liệu đáng trăn trở về hành vi giao thông ở SV.

Đứng ở vị trí thứ ba, nội dung *“Việc nhường nhịn khi di chuyển trên những đoạn đường đông xe là thói quen cần thiết SV cần có”* với ĐTB là 3,64, với 25,8% “hoàn toàn đồng ý” và 35,4% “đồng ý”, với tổng hai mức này là 60,2%. Đây là thái độ tích cực mà SV cần thể hiện, vì đặc trưng giao thông tại TPHCM là đông xe và thường xuyên xảy ra tình trạng kẹt xe vào giờ cao điểm. Nhưng cũng rất đáng lo ngại khi vẫn còn gần 40,0% “phân vân” đến “hoàn toàn không đồng ý” với nội dung này. Kết quả phỏng vấn SV T.T.Q. cho biết: *“Mình ít kiên nhẫn khi phải nhường nhịn người khác khi lưu thông trên đoạn đường kẹt xe... Bản thân mình cũng từng nhường đường cho người khác nhưng người khác thì cứ bấm còi, la lối khiến bản thân cũng nản và mệt mỏi”*. Không ít SV có sự chia sẻ giống bạn Q, điều này cho thấy SV dễ dàng bị lôi cuốn theo hành vi đám đông và **sự nỡ** lực ý chí còn kém khi muốn vượt qua những suy nghĩ tiêu cực lúc tham gia giao thông.

Cuối cùng, nội dung có ĐTB cao xếp vào mức “đồng ý” là *“Nhất thiết phải học Luật Giao thông thì mới có thể tham gia giao thông một cách an toàn”* với ĐTB là 3,52, có 18,3% “hoàn toàn đồng ý” và 31,7% “đồng ý”, với tổng hai mức này là 50,0%. Như vậy, dù có ĐTB chung đạt mức đồng ý nhưng vẫn còn đến 50,0% (½ khách thể) “phân vân” đến “không đồng ý” với nội dung này. Số liệu này làm rõ rằng thái độ tham gia giao thông của SV cho thấy sự phân hóa giữa hai khuynh hướng tiêu cực và tích cực,

còn bộc lộ khá nhiều hạn chế trong thái độ khi tham gia giao thông.

Nhóm nội dung câu hỏi liên quan thái độ của SV về một số biểu hiện tiêu cực của hành vi giao thông có ĐTB dao động từ 2,51 đến 3,00, đạt mức “phân vân” trong thang điểm chuẩn bao gồm: “Vì sợ phiền phức khi giúp người bị nạn trên đường là lí do có thể chấp nhận cho SV” với ĐTB = 2,81; “Dùng đèn đỏ khi không có xe khác lưu thông là không cần thiết nhưng một số SV vẫn thực hiện” với ĐTB = 2,80; “Chỉ cần thể hiện sự tôn trọng người có ứng xử tích cực với mình khi va chạm, còn với người bất lịch sự thì có thể “ăn miếng trả miếng” với ĐTB = 2,74; “Vì thiếu phương tiện nên thỉnh thoảng SV có thể chở ba đi đến trường cũng là bình thường” với ĐTB = 2,68 và “Việc tuyên truyền văn hóa giao thông hay hành vi giao thông tích cực không là nhiệm vụ của SV” với ĐTB=2,55. Những nội dung này đều thể hiện thái độ tiêu cực nhưng ĐTB chỉ dừng ở mức “phân vân” chứ chưa vượt qua được mức “không đồng ý” hay “hoàn toàn không đồng ý”. Điều này làm rõ hơn nhận định được rút ra từ đoạn trên, SV vẫn chưa thể hiện một thái độ tích cực đầy đủ và còn khá do dự với một số hành vi tích cực. Kết quả phỏng vấn SV N.L.T cho biết: *“Việc dùng đèn đỏ khi không có xe lưu thông thực sự là điều không cần thiết... Bản thân thấy mình thấy như vậy rất tốn thời gian. Còn việc tuyên truyền văn hóa giao thông thì đã có ban ngành giao thông thực hiện, nhiệm vụ chính của mình là học tập, không có thời gian để làm những việc đó”*. Nhìn chung, SV còn

tham gia giao thông mang tính cá nhân, chưa có thái độ hướng ra cộng đồng. Đây cũng là xu hướng sống “vô cảm” đang tồn tại ở một bộ phận SV.

Nhóm nội dung có ĐTB trải dài từ 1,51 đến 2,50 đạt mức “không đồng ý” trong thang điểm chuẩn bao gồm: “Việc nhường chỗ trên xe buýt cho người khác là điều không cần thiết khi SV phải đi học trên một quãng đường xa”, “SV không cần tham gia giữ gìn các công trình giao thông công cộng, đó là nghĩa vụ riêng của cảnh sát giao thông và cơ quan ban ngành” cùng điểm số nhau với ĐTB = 2,47; “Việc đổi sơn màu xe hay gắn còi hơi cho xe gắn máy là hành vi chấp nhận được khi tham gia giao thông” với ĐTB = 2,26; “Có thể thông cảm cho việc SV vượt đèn đỏ khi bị trễ học” với ĐTB = 2,22 và “Đua xe, lạng lách, đánh võng là một hình thức giúp SV thể hiện bản lĩnh của bản thân mình” với ĐTB=1,87. Nhóm nội dung này chủ yếu là thể hiện thái độ tiêu cực, SV không đồng ý với những nội dung cho thấy những “điểm sáng” trong thái độ tham gia giao thông của SV. Trong một số hành vi quen thuộc như nhường chỗ trên xe buýt hay giữ gìn các công trình giao thông, đua xe... họ đều có những thái độ phù hợp. Nhưng nếu tính tổng các mức độ phân vân, đồng ý và hoàn toàn đồng ý cho các nội dung này thì vẫn còn một bộ phận SV chưa thực sự có thái độ tích cực. Chẳng hạn, nội dung “Việc nhường chỗ trên xe buýt cho người khác là điều không cần thiết khi SV phải đi học trên một quãng đường xa” vẫn còn tổng ba mức từ “phân vân” đến “hoàn toàn đồng

ý” là 49,4%, hay nội dung “*Dua xe, lạng lách, đánh võng là một hình thức giúp SV thể hiện bản lĩnh của bản thân mình*” với 29,0%.

Nhìn chung, thái độ tham gia giao thông của SV là khá tích cực nhưng thái độ này chỉ biểu hiện ở tỉ lệ trung bình khá, vẫn còn dao động từ 29,0% đến gần 50,0% SV chưa thể hiện thái độ tích cực với một số biểu hiện hành vi giao thông. SV còn biểu hiện thái độ chủ quan và thờ ơ với cá nhân khác trong việc đảm bảo an toàn giao thông.

### 3. Kết luận

Kết quả nghiên cứu cho thấy đa số SV đại học tại TPHCM có nhận thức và

thái độ đúng đắn khi tham gia giao thông. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại một bộ phận SV vẫn chưa nhận thức một cách đầy đủ và chính xác hành vi giao thông tích cực, chưa thể hiện thái độ tích cực với một số biểu hiện hành vi giao thông, còn biểu hiện thái độ chủ quan và thờ ơ với cá nhân khác trong việc đảm bảo an toàn giao thông khi lưu thông trên đường. Đây là cơ sở để có những biện pháp cụ thể để giáo dục hành vi văn hóa giao thông cho SV trên nền tảng nhận thức và thái độ về hành vi giao thông tích cực.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nguyễn Văn Tài (1998), *Vấn đề tổ chức - phát triển giao thông đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh*, Nxb Trẻ.
2. Phạm Ngọc Trung (2012), *Văn hóa giao thông*, Nxb Hà Nội.
3. Huỳnh Văn Sơn (2012), *Văn hóa giao thông trong môi trường học đường*, Nxb Giáo dục.
4. Trần Hồng Việt (1992), *Pháp luật về giao thông đường bộ*, Hà Nội.

(Ngày Tòa soạn nhận được bài: 31-7-2015; ngày phản biện đánh giá: 04-8-2015;  
ngày chấp nhận đăng: 22-10-2015)