

Phân tích hành vi tắt máy xe khi dừng đèn đỏ của người dân Quận 5, Thành phố Hồ Chí Minh

- Hoàng Thị Phương Chi
- Đỗ Thị Hồng Trinh

Trường Đại học Khoa học Tự nhiên, ĐHQG-HCM

(Bài nhận ngày 08 tháng 03 năm 2015, nhận đăng ngày 12 tháng 01 năm 2016)

TÓM TẮT

Hiện nay, hiểu biết về việc tắt máy xe khi dừng đèn đỏ tại Việt Nam còn rất hạn chế. Trên cơ sở lý thuyết về vai trò của ý định đối với hành vi, nghiên cứu đã tiến hành khảo sát được 120 người tham gia giao thông tại Quận 5, Thành phố Hồ Chí Minh. Kết quả nghiên cứu cho thấy có 76,7 % người được phỏng vấn biết đến hành vi tắt máy xe nhưng chỉ có 40,8 % thực hiện hành vi tắt
Từ khóa: tắt máy xe, hành vi môi trường.

máy xe. Các nguyên nhân chính là do: thiếu hiểu biết chiếm 23,3 %, thói quen hay người tham gia giao thông không muốn thay đổi các thói quen, và hình thức khởi động xe cũng là nguyên nhân khiến hành vi tắt máy xe không được phổ biến. Từ kết quả trên, nghiên cứu đề xuất các giải pháp nhằm loại bỏ các rào cản các nguyên nhân gây cản trở hành vi trong việc tắt máy xe.

MỞ ĐẦU

“Không tải” là trạng thái dừng của xe nhưng vẫn tốn năng lượng, phổ biến nhất là hành động vẫn để máy nổ khi dừng đèn đỏ lâu, và đây cũng là một thói quen của rất nhiều người khi tham gia giao thông. Việc để xe ở trạng thái không tải sẽ gây ra các tác động về kinh tế, sức khỏe và môi trường [4]. Hiện nay, ở một số quốc gia trên thế giới như Indonesia, Thái Lan, Trung Quốc, Hoa Kỳ đã áp dụng việc tắt máy xe khi dừng đèn đỏ giúp người tham gia giao thông vừa bảo vệ được môi trường vừa tiết kiệm được tài nguyên và của cải.

Thành phố Hồ Chí Minh có nhiều nút giao thông lắp đèn tín hiệu với thời gian chờ khá dài 30 đến 90 giây. Nhiều nghiên cứu cũng như ứng dụng đã được kiểm nghiệm cho thấy lợi ích của việc tắt máy xe khi dừng đèn đỏ ở thời gian chờ dài, tuy nhiên người tham gia giao thông vẫn

chưa nhận thức được. Về việc tắt máy xe khi dừng đèn đỏ ở Việt Nam thì không còn xa lạ nhưng hướng nghiên cứu về hành vi tắt máy xe ở Việt Nam thì hầu như chưa có nghiên cứu nào về ảnh hưởng của các yếu tố tác động lên hành vi. Do đó, mục tiêu của nghiên cứu là phân tích hành vi môi trường tắt máy xe khi dừng đèn đỏ của người dân trên địa bàn quận 5, TP. Hồ Chí Minh. Kết quả thu được về những yếu tố ảnh hưởng đến hành vi này sẽ là tiền đề cho nhà quản lý đề xuất các giải pháp để tăng cường nhận thức và phổ biến đối với hành vi tắt máy xe khi dừng đèn đỏ ở thời gian chờ dài.

Theo báo cáo về lợi ích kinh tế, sức khỏe và môi trường [5], từ năm 1971 tại New York đã có quy định tắt máy xe đối với các xe tải là 3 phút khi dừng đèn đỏ. Nhằm giảm thiểu nhiều hơn các tác động có hại cho môi trường, tháng 1/2009 hội

đồng thành phố New York đã đưa vào luật hành chính quy định về việc tắt máy xe khi không cần thiết là dưới 1 phút. Để củng cố thêm, thành phố đã bố trí hơn 100 cảnh sát ở các chốt giao thông để phạt các xe từ 220\$ đến 2000\$ đối với các xe không tắt máy khi dừng đèn đỏ [5].

Theo một số nghiên cứu ở Jakarta, Bandung và Surabaya tại Indonesia vào năm 2004 [12], một chiến dịch nhằm hạn chế mức phát thải khói xe của xe máy ở mức cần thiết để duy trì chất lượng của môi trường bằng cách kêu gọi mọi người không nên để xe ở chế độ không tải tức là tắt máy xe khi không cần thiết khi dừng đèn đỏ. Trung bình một chiếc xe có tới 25 % thời gian để nổ máy xe là không cần thiết, do đó việc tắt máy xe để hạn chế mức thấp nhất các khói thải và bụi là cần thiết [13].

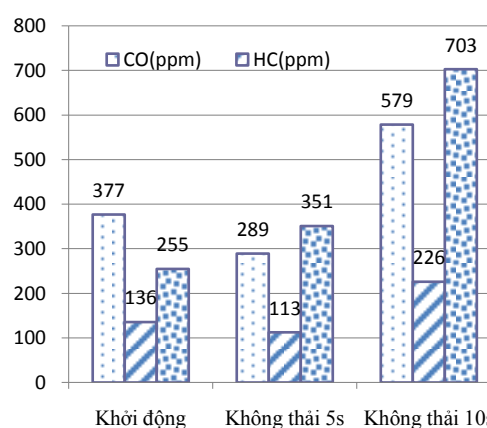
Tại Nhật Bản đã tiến hành cuộc vận động “Dừng xe tắt máy - Một động tác, hai lợi ích” trên phạm vi toàn quốc. Một điều đã được bổ sung vào Luật Giao thông là người tham gia giao thông không được để máy nổ khi dừng xe, nếu vi phạm sẽ bị phạt nặng. Tiền phạt thu được sẽ được sung vào Quỹ Bảo vệ môi trường quốc gia [11].

Theo một số nghiên cứu cũng như các chương trình hành động vì môi trường tại Việt Nam, nhiều khuyến nghị đưa ra đều khẳng định việc tắt máy xe là có lợi và khuyến khích tắt máy xe khi dừng đèn đỏ hay trong các trường hợp không cần thiết.

Trên thế giới, năm 2001, hãng xe máy Honda đã giới thiệu hệ thống tạm ngắt động cơ (Idling Stop) khi dừng đèn đỏ hoặc do tắc đường và sẽ tái khởi động trở lại khi người điều khiển tăng ga đi tiếp. Thêm vào đó, những lợi ích mà thế hệ động cơ mới này mang lại là tối ưu hoá chế độ hoạt động không tải, tăng khả năng tiết kiệm nhiên liệu, giảm lượng khí thải, giảm độ rung và ồn của động cơ. Về mặt kinh tế, thử nghiệm trên mẫu xe “Crea Scoopy-i”, so sánh với động cơ không trang bị hệ thống Idling Stop thì thế hệ động cơ mới ứng dụng công nghệ tiên tiến trên có

mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình thấp hơn là 5,5 %. Về mặt môi trường, thử nghiệm trên mẫu xe “Crea Scoopy-i”, phát thải CO₂ giảm 5,2 %, CO giảm 8 % và HC giảm 2 % . [3]

Nghiên cứu của Trung tâm Nghiên cứu Phát triển Động cơ đốt trong của Trường Đại học Bách Khoa Hà Nội [12] đã so sánh về lợi ích khi khởi động xe và các mốc thời gian không tải thì việc tắt máy trong 10 s mang lại lợi ích đáng kể về môi trường cũng như kinh tế. Trong một lần khởi động lại thì động cơ phát thải khoảng 377 ppm khí CO, 136 ppm khí HC và 255 ppm khí CO₂, trong khi đó nếu tắt máy trong 10 s thì giảm đáng kể được phát thải các khí trên (Hình 1). Vậy nếu mỗi lần tắt máy xe trong 20 s thì giảm được 781 ppm khí CO, 316 ppm khí HC, 1.151 ppm khí CO₂. Trong 20 s chạy xe thì mất 3,3 g nhiên liệu. Khởi động lại thì tốn 0,5 g nhiên liệu. Tắt máy trong 20 s và khởi động lại tiết kiệm được 2,8 g nhiên liệu. Giá xăng RON 95 KC là 26.240 đ/l và xăng RON 92 KC là 25.730 đ/l (tháng 11/2014). Vậy một lần tắt máy xe thì đã tiết kiệm được khoảng 100 đ với thời gian tắt mà 20 s.



Hình 1. So sánh về lợi ích môi trường khi tắt máy xe [12]

Tóm lại, việc tắt máy xe khi dừng đèn đỏ từ 20 s trở lên có cơ sở để áp dụng và có thể coi đây là một hành vi môi trường nên được phổ biến thực hiện.

PHƯƠNG PHÁP

Phạm vi nghiên cứu

Nghiên cứu được thực hiện tại ba địa điểm ở Quận 5, thành phố Hồ Chí Minh với đối tượng là người dân sinh sống và làm việc tại đây: học sinh trung học cơ sở, trung học phổ thông, sinh viên, trí thức, công nhân, tiểu thương....

Các vị trí khảo sát bao gồm: Trường Đại học Khoa học Tự nhiên, 227 Nguyễn Văn Cừ, Phường 4, Quận 5; Bến xe Chợ Lớn, 84 Trang Tử, Phường 14, Quận 5; và Trung tâm thương mại An Đông Plaza, 18 An Dương Vương, Phường 9, Quận 5. Đây là một số địa điểm tập trung giao thông của quận.

Phương pháp nghiên cứu

Nhóm nghiên cứu sử dụng phương pháp nghiên cứu lý luận: theo lý thuyết hành vi đầu tiên của A. Kollmuss & J. Agyeman [5], kết hợp với lý thuyết Hành vi theo kế hoạch (Theory of planned behavior) [1] và lý thuyết Hành vi theo ứng xử cá nhân (Theory of interpersonal

behavior – TIB) [10]. Theo các lý thuyết này, hành vi sẽ bị một số yếu tố chi phối. Các yếu tố như nhận thức, thái độ, thói quen, cảm xúc hay môi trường sống... sẽ hình thành nên hành vi của con người. Từ các lý thuyết này nghiên cứu đưa ra ba yếu tố để phân tích hành vi đó là Hiểu biết, Thái độ và Thói quen.

Nghiên cứu thực hiện dựa trên phương pháp điều tra bằng bảng câu hỏi. Theo thống kê dân số năm 2010, số dân của Quận 5 là 174.154 người [9], lựa chọn sai số là 10 % nên tính toán được số lượng mẫu khảo sát là 100 mẫu [7], nhưng để đảm bảo độ tin cậy và loại trừ các mẫu không đảm bảo nên lựa chọn số lượng mẫu khảo sát là 120 mẫu (Bảng 1) chia đều cho ba vị trí.

Nội dung phiếu khảo sát gồm 4 nội dung chính: thông tin của đối tượng được khảo sát bao gồm: tên, giới tính, độ tuổi, trình độ học vấn; hiểu biết về lợi ích của việc tắt máy xe; thói quen môi trường; thái độ đối với hành vi về môi trường trong việc tắt máy xe khi dừng đèn đỏ.

Bảng 1. Thông tin về mẫu khảo sát

	Tổng số mẫu	Nam		Nữ	
		Số mẫu	Phần trăm (%)	Số mẫu	Phần trăm (%)
Tổng	120	51	42,5	69	57,5
Độ tuổi					
Dưới 18 tuổi	16	6	37,5	10	62,5
18-25 tuổi	31	14	45,2	17	54,8
25-40 tuổi	43	18	41,9	25	58,1
Trên 40 tuổi	30	13	43,3	17	56,7
Trình độ học vấn					
Cấp 2	16	7	43,8	9	56,3
Cấp 3	30	8	26,7	22	73,3
ĐH/CĐ/TC	39	25	64,1	14	35,9
Khác	35	11	31,4	24	68,0

KẾT QUẢ

Từ kết quả khảo sát bằng bảng hỏi, nghiên cứu phân tích hành vi tắt máy xe khi dừng đèn đỏ của người dân theo các yếu tố: hiểu biết, thói quen, và thái độ của người được phỏng vấn đối với hành vi tắt máy xe khi dừng đèn đỏ.

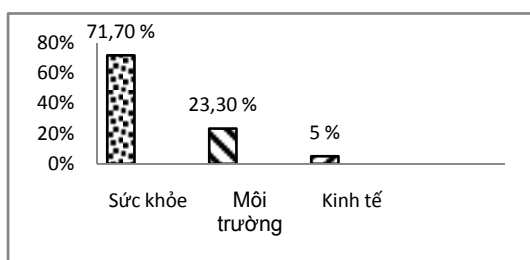
Hiểu biết đối với hành vi tắt máy xe khi dừng đèn đỏ

Hiểu biết về việc tắt máy xe

Từ kết quả khảo sát cho thấy tỉ lệ phần trăm người biết và không biết về lợi ích của việc tắt máy xe chênh lệch nhau rất lớn. Tỉ lệ người biết về lợi ích của việc tắt máy xe là 76,7 % gấp 3,29 lần tỉ lệ người không biết về lợi ích của việc tắt máy xe (23,3 %). Điều này cho thấy phần đông nhiều người đã biết đến lợi ích của việc tắt máy xe nhưng số người chưa biết vẫn còn cao.

Hiểu biết về thời gian nên tắt máy xe

Trong 4 mức thời gian, người tham gia giao thông chọn khoảng thời gian hợp lý để tắt máy xe khi dừng đèn đỏ là 15-20 giây là cao nhất chiếm khoảng 60 %, thời gian tắt máy càng dài thì việc lựa chọn có xu hướng càng tăng. Kết quả cho thấy việc lựa chọn của người tham gia giao thông hoàn toàn phù hợp với khoa học. Mặc dù có 76,7 % người tham gia giao thông biết về lợi ích của việc tắt máy xe nhưng có đến 60,4 % là lựa chọn thời gian tắt máy hợp lý là 15-20 giây. Điều này chứng tỏ, phần lớn người biết về lợi ích của việc tắt máy xe biết một cách hoàn toàn chính xác thông tin.

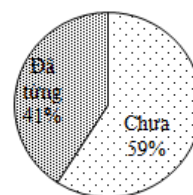


Hình 2. Lợi ích được quan tâm do việc tắt máy

Hiểu biết về các lợi ích của việc tắt máy xe

Khói thải của xe máy gây ảnh hưởng xấu đến sức khỏe, bằng chứng là tới 71,7 % người tham gia giao thông cho rằng khói thải xe ảnh hưởng nhiều đến sức khỏe của họ (Hình 2). Và có đến 23,3 % người cho rằng xăng và khói xe là nguyên nhân gây ra các ô nhiễm và gây ảnh hưởng xấu đến môi trường. Về khía cạnh kinh tế thì hầu như người tham gia giao thông không biết hoặc không quan tâm đến lợi ích của nó. Đây là những điểm đáng quan tâm, người tham gia giao thông đã có ý thức trong việc bảo vệ sức khỏe thông qua việc tắt máy xe. Khí thải của động cơ xe máy có thể gây bệnh cho người tham gia giao thông và gây ô nhiễm không khí. Ô nhiễm không khí do khí thải của xe máy là rất nghiêm trọng, do đó, nội dung khi tuyên truyền hiểu biết trong cộng đồng cần quan tâm chú trọng đến vấn đề sức khỏe và môi trường.

Thói quen tắt máy xe khi dừng đèn đỏ



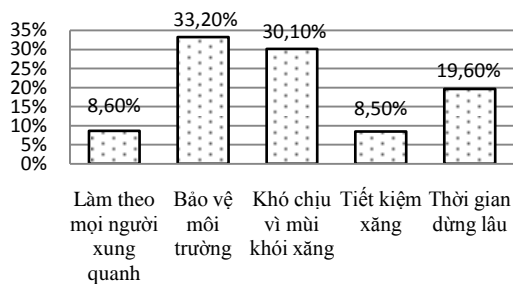
Hình 3. Tỉ lệ đã từng hoặc chưa từng tắt xe máy khi dừng đèn đỏ

Thói quen đã từng/ chưa từng tắt máy xe

Tỉ lệ người tham gia giao thông đã tắt máy xe khi dừng đèn đỏ là 40,8 % và chưa tắt là 59,2 % (Hình 3). Điều đáng nói ở đây là tỉ lệ biết về lợi ích của việc tắt máy xe là 76,7 % trong khi đó việc thực hiện tắt máy xe chỉ có 40,8 %. Vậy việc không tắt máy xe trong những trường hợp này là do hoàn cảnh (hệ thống khởi động, quên,...) chứ không phải là do thiếu hiểu biết về lợi ích của việc tắt máy xe.

Các lý do cho việc tắt và không tắt máy xe

Lý do cho việc tắt máy xe được lựa chọn là bảo vệ môi trường chiếm 33,2 %, sau đó là cảm giác khó chịu vì mùi xăng khói chiếm 30,1 %, trong khi đó lý do là tiết kiệm xăng chỉ được lựa chọn là 8,5 %. Điều đó cho thấy, việc người tham gia giao thông rất quan tâm đến sức khỏe môi trường và bản thân. Các yếu tố hoàn cảnh như

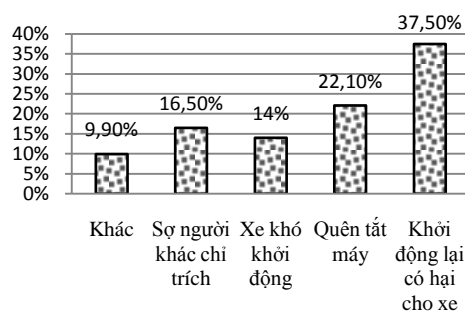


Hình 4. Các lý do tắt máy xe

Hình thức khởi động xe và việc tắt máy xe cũng là một yếu tố cần được xem xét khi khảo sát

Hầu hết, các loại xe máy mà người tham gia giao thông được phỏng vấn là loại xe được khởi động bằng điện, hay còn gọi là đề, chiếm 78,4 % các phương tiện giao thông. Vậy việc tắt máy xe của người tham gia giao thông khi dừng đèn đỏ không bị mất thời gian khi khởi động lại hay không bị cản trở cho việc khởi động lại xe là rất khó mất công sức. Và kết quả cho thấy, hành động tắt máy xe bị chi phối nhiều bởi hình thức khởi động của xe. Trong những người đã thừa nhận là mình đã tắt máy xe khi dừng đèn đỏ thì có tới 94 % có hình thức khởi động xe là đề trong khi hình thức đạp nổ và kết hợp chỉ chiếm có 3 %.

thời gian dừng xe lâu hay làm theo mọi người xung quanh chiếm lần lượt 19,6 % và 8,6 %. Nhóm lợi ích về kinh tế là tiết kiệm xăng được quan tâm thấp nhất. Lý do khởi động lại có hại cho động cơ xe là được lựa chọn nhiều nhất để đưa ra cho việc không tắt máy xe chiếm 37,5 %, tiếp theo là quên tắt máy xe chiếm 22,1 % (Hình 4 và 5).

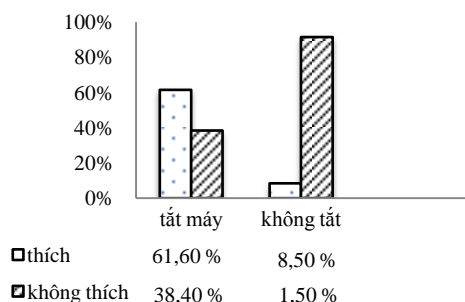


Hình 5. Các lý do cho việc không tắt máy xe

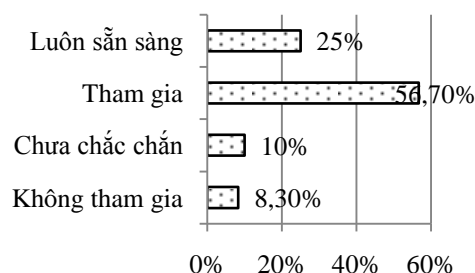
Thái độ về việc tắt máy xe

Thái độ của người tham gia giao thông về việc tắt máy xe khi dừng đèn đỏ được chia thành hai nhóm chính là thích (bao gồm rất thích, thích, bình thường) và không thích (bao gồm: không thích và ghét). Thống kê thái độ thích/ không thích theo hành vi tắt máy/ không tắt máy, biểu đồ (Hình 6) cho thấy những người có thái độ thiện cảm với việc tắt máy xe thì có hành vi tắt máy xe ở tần suất cao hơn.

Một khảo sát nữa về thái độ chính là sự sẵn lòng tắt máy xe khi được đề xuất/ yêu cầu (Hình 7). 56,7 % người tham gia giao thông cho rằng sẵn lòng tắt máy xe, là con số cao nhất. Hầu hết người tham gia giao thông có ý định tuyên truyền và sẵn sàng cho việc tắt máy xe.



Hình 6. Thái độ đối với hành vi tắt máy xe

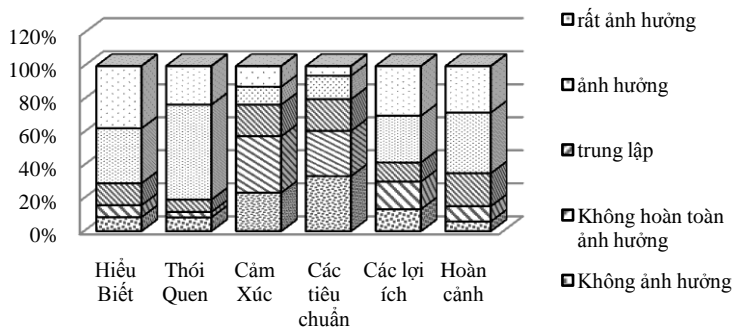


Hình 7. Mức độ sẵn sàng tắt máy xe

Các yếu tố ảnh hưởng lên hành vi tắt máy xe

Bảng hỏi còn thực hiện khảo sát người tham gia giao thông về các yếu tố ảnh hưởng lên hành vi tắt máy/ hoặc không tắt máy xe của họ. Đa

phần người được phỏng vấn thừa nhận rằng các yếu tố hiểu biết, thói quen, các lợi ích và hoàn cảnh có ảnh hưởng đến hành vi của họ. Trong đó hiểu biết và thói quen là yếu tố quan trọng nhất.



Hình 8. Yếu tố ảnh hưởng đến hành vi theo ý kiến người được khảo sát

Thảo luận

Kết quả cho thấy người tham gia giao thông hiểu biết về việc tắt máy xe chiếm tỉ lệ khá lớn. Vấn đề hiểu biết phụ thuộc vào trình độ học vấn nhưng không phụ thuộc vào giới tính và lứa tuổi. Thời gian được lựa chọn để tắt máy xe trong khoảng 15-20 giây chiếm phần lớn. Các nguồn tiếp cận phong phú nhưng phần lớn thông tin mà người tham gia giao thông tiếp cận là từ internet và các băng rôn tuyên truyền. Yếu tố này tương đối tích cực, nhưng tỉ lệ vẫn chưa cao. Người tham gia giao thông có ý định tắt máy bởi vì người ta quan tâm chủ yếu đến vấn đề sức khỏe và môi trường. Về khía cạnh kinh tế thì hầu như

người tham gia giao thông không biết hoặc không quan tâm. Cần có thêm nhiều nghiên cứu khoa học về lợi ích kinh tế của việc tắt máy xe cho từng loại phương tiện giao thông và từng khoảng thời gian dừng xe cụ thể. Đề từ cơ sở đó lợi ích kinh tế sẽ là một phần đáng chú ý và cần bổ sung thêm trong các hoạt động tuyên truyền đến người tham gia giao thông.

Thói quen có tắt máy xe hay không bị ảnh hưởng bởi các yếu tố nhóm tuổi, trình độ học vấn và các yếu tố hoàn cảnh như hình thức khởi động xe và thời gian dừng xe lâu. Các lý do đưa ra cho việc tắt máy chủ yếu là bảo vệ môi trường, khó chịu vì mùi khói xăng, thời gian dừng xe lâu.

Trong khi đó, các lý do được đưa ra cho việc không tắt máy xe bao gồm: khởi động nhiều lần có hại cho hệ thống xe hoặc là việc không tắt máy đã trở thành thói quen. Tuy nhiên theo số liệu khảo sát, tỉ lệ chưa từng tắt máy lại cao hơn. Theo khảo sát, yếu tố thói quen của người dân có rào cản tương đối lớn. Để thay đổi hành vi phải vượt qua được rào cản thói quen. Cần kết hợp nghiên cứu thêm tâm lý học để vượt qua được rào cản này.

Thái độ của người dân được phỏng vấn thiên cảm đối với việc tắt máy xe khi dừng đèn đỏ thì tần suất thực hiện hành vi sẽ cao. Từ đây cho thấy hành vi tắt máy xe phụ thuộc vào thái độ của người lái xe. Vậy rào cản chính là làm sao để họ thích hành vi này. Đa phần người được phỏng vấn sẽ tham gia vào việc tắt máy xe và các hoạt động tuyên truyền. Như vậy thái độ của người dân tương đối tích cực với hành vi này.

Một yếu tố nữa có thể liệt kê đó chính là yếu tố hoàn cảnh: tình trạng xe máy, và hình thức khởi động của xe. Nếu người tham gia giao thông bằng các phương tiện tốt, dễ dàng và không mất thời gian trong việc khởi động lại thì mức độ thực hiện việc tắt máy xe sẽ cao hơn.

Tóm lại, theo kết quả phân tích và theo ý kiến người tham gia giao thông thì có các yếu tố ảnh hưởng lên hành vi của họ bao gồm: *hiểu biết, thói quen, thái độ, các lợi ích và yếu tố hoàn cảnh.*

Có nhiều lý thuyết để thay đổi hành vi, trong nghiên cứu này chọn mô hình thay đổi hành vi áp dụng cho từng loại rào cản [6] đề xuất một số biện pháp đơn giản và khái quát.

Theo Ajzen và Fishbein [1] hành vi và hiểu biết có liên quan với nhau: ở một vài trường hợp, kiến thức là yếu tố đủ của thay đổi hành vi nhưng trường hợp khác là yếu tố cần. Để chuyển từ hiểu biết sang hành vi phụ thuộc vào phạm vi rộng bên trong và bên ngoài bao gồm giá trị, thái độ và niềm tin. Đối với hầu hết các cá nhân để chuyển đổi từ hiểu biết sang hành vi đòi hỏi phải có

những kỹ năng cụ thể (yếu tố cho phép) nó bao gồm cả những kỹ năng cá nhân trao đổi với nhau. Không nên cho rằng cá nhân sẽ có những hiểu biết về hành vi môi trường phù hợp, càng không nên nghĩ rằng khi có hiểu biết sẽ đảm bảo cho thay đổi hành vi. Do đó, kiến thức là quan trọng cần diễn đạt để hiểu đối với từng nhóm đối tượng và làm cho cá nhân tin tưởng đối với thông tin cần phổ biến. Để tăng mức độ hiểu biết về hành vi cần sử dụng các phương tiện truyền thông đại chúng để tuyên truyền, quảng cáo tại các nơi công cộng, tổ chức các sự kiện bổ sung kiến thức đặc biệt là các lợi ích về môi trường và sức khỏe. Có thể giới thiệu về lợi ích của tắt máy xe cho người học và thi bằng lái xe máy.

Đối với rào cản là thói quen, thái độ dựa theo mô hình thay đổi hành vi theo giai đoạn [2] giải pháp chính là tuyên truyền, nhắc nhở và khích lệ. Cần có các biện pháp nhắc nhở như sử dụng các loa thông báo tự động tại các giao lộ lớn hoặc các nhóm tình nguyện để nhắc nhở người tham gia giao thông tắt máy xe khi gặp đèn đỏ.

Biện pháp khắc phục rào cản của yếu tố hoàn cảnh có thể là phổ biến các dòng xe tự động tắt máy khi dừng quá lâu, hỗ trợ để doanh nghiệp có thể thu hồi hoặc loại bỏ các dòng xe quá cũ. Kiểm tra bảo dưỡng động cơ thường xuyên cho xe máy. Ngoài ra còn cần có các chính sách can thiệp hỗ trợ của nhà nước như ủng hộ tài chính, ban hành các chính sách hỗ trợ hành vi...

KẾT LUẬN

Tại Việt Nam, khái niệm về hành vi tắt máy xe khi dừng đèn đỏ không còn mới đối với nhiều cá nhân trong cộng đồng. Từ việc thực hiện hành vi dẫn đến nhiều lợi ích về mặt môi trường, sức khỏe cũng như về kinh tế. Bên cạnh đó, áp dụng các mô hình lý thuyết về hành vi để xác định các nhân tố quan trọng ảnh hưởng lên ý định của hành vi. Từ đó, nghiên cứu phân tích hành vi môi trường về việc tắt máy xe là cần thiết để đưa ra các biện pháp thích hợp nhằm cải thiện và thay đổi hành vi theo chiều hướng tốt.

Kết quả nghiên cứu cho thấy có 76,7 % và 23,3 % người được phỏng vấn biết đến hành vi tắt máy xe nhưng chỉ có 40,8 % thực hiện hành vi tắt máy xe số. 35,5 % người tham gia giao thông biết đến lợi ích của hành vi nhưng không thực hiện. Nguyên nhân trực tiếp được xác định là do hiểu biết vẫn chưa cao và toàn diện; thói quen của người tham gia giao thông cản trở họ và các trở ngại về động cơ khi khởi động của các xe máy khiến cho việc thực hiện hành vi bị cản trở.

Từ những kết quả trên, tác giả đề xuất các giải pháp nhằm hạn chế, loại bỏ các rào cản của hành vi bằng cách tiến hành thực hiện trên mô hình thay đổi hành vi áp dụng cho từng loại rào cản: cần có thêm nhiều nghiên cứu mang tính khoa học, đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến kiến thức; ngoài ra cần đẩy mạnh phát triển các dòng xe tự động tắt máy khi dừng một khoảng thời gian nhất định và cần có chính sách cũng như các hỗ trợ cho việc duy tu, bảo dưỡng và sử dụng xe.

Pro-environmental behavior of idling stop at District 5, Ho Chi Minh City

- Hoang Thi Phuong Chi
- Do Thi Hong Trinh
University of Science, VNU-HCM

ABSTRACT

In Vietnam, consciousness of "idling-stop" is limited. Based on the theory role of intentions for behavior, the research surveyed on 120 traffic participants at District 5, Ho Chi Minh City. The results showed that 76.7 % interviewed people knew the idling stop but there were only 40.8 % did it. The

Keywords: *idling-stop, pro-environmental behaviour*

main reasons are the lack of knowledge (23.3 %), traffic participants' habits, they don't want to change their habits and startup vehicle method. Based on the result, the research also proposed solutions to eliminate the causes of obstructing pro-environmental behaviour idling stop.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. I. Ajzen, The theory of planned behavior. Organizational behavior and Human Decision Processes (1991).
- [2]. A. Darntor, GSR Behavior Change Knowledge Review. Reference journal of Environmental education. Report: An overview of behaviour change models and their uses, *HMT Publishing Unit*, London (2008).
- [3]. Development of idling stop system for small-size motorcycles, Honda Motor Co., Ltd (2005)
- [4]. <http://world.honda.com/motorcycle-technology/Engineidlingstop/p1.html>
- [5]. B. Edward, The health, environmental and economic impacts of engine idling in New York City, *Idling Gets You Now Here*, 4-9(2009).
- [6]. A. Kollmuss, J. Agyeman, *Mind the Gap*, Environmental Education Research (2002).
- [7]. M. Marzano, N. Dandy, J. Morris, L. O'Brien, *Theories and models of behavior and behaviour change. Theories behaviour change* (2012).

- [8]. N.T. Nam, Phương pháp xác định cỡ mẫu nghiên cứu, Viện nghiên cứu Y xã hội học, Hà Nội (2012)
- [9]. M. Peffers, I. Silverman, E. Burgess, Idiling gets you now here, Environmental Defense Fund (2009).
- [10]. Quận 5, thành phố Hồ Chí Minh <http://www.quan5.hochiminhcity.gov.vn/>
- [11].L. Steg, C. Vlek, Encouraging pro-environmental behaviour: An integrative review and research agenda, *Journal of Enviromental Psychology*, 29, 309-317 (2009).
- [12].N. Sudarmanto, A. Fujiwara, J. Zhang, Anlysis of inspection and maintenance program for in-use motorcycles emissions in Indonesia, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 8 (2010).
- [13].L.A. Tuấn, Đánh giá tiêu hao nhiên liệu - phát thải của quá trình khởi động và chạy không tải, Viện Cơ khí Động lực, Trường Đại học Bách khoa Hà Nội (2011).