

## BÀI BÁO NGHIÊN CỨU GỐC

# Một số hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ bằng xe máy điện, xe đạp điện của học sinh trường Trung học Phổ thông chuyên Lê Hồng Phong, tỉnh Nam Định năm 2019

Dương Đức Mạnh<sup>1\*</sup>, Hoàng Thùy Dung<sup>2</sup>, Phạm Việt Cường<sup>2</sup>

### TÓM TẮT

**Mục tiêu:** Mô tả một số hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ bằng xe máy điện, xe đạp điện của học sinh trường trung học phổ thông chuyên Lê Hồng Phong, tỉnh Nam Định năm 2019

**Phương pháp nghiên cứu:** Nghiên cứu mô tả cắt ngang, sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng. Nghiên cứu phát vấn được thực hiện trên 235 học sinh tại trường trung học phổ thông Lê Hồng Phong, Nam Định từ tháng 5 đến tháng 10 năm 2019.

**Kết quả:** Trên 235 học sinh sử dụng xe đạp điện, xe máy điện, với hành vi vi phạm điều khiển tốc độ có 37,9% đối tượng đã từng thực hiện hành vi này, vi phạm mũ bảo hiểm là 31,1% và 42,4% đã từng sử dụng điện thoại di động khi lái xe, các hành vi vượt đèn đỏ, đi sai làn đường và dàn hàng ngang cũng có tỉ lệ vi phạm trên 50%. Trên 90% học sinh biết rằng luật quy định cấm các hành vi này.

**Kết luận và khuyến nghị:** Nghiên cứu cho thấy cần có các hình thức tuyên truyền hiệu quả hơn về việc tuân thủ Luật ATGT. Các cơ quan chức năng của tỉnh cần triển khai đồng bộ các biện pháp nhằm đảm bảo ATGT nhất là khu vực trường học thường xuyên và đầy đủ và có những hình phạt cụ thể.

**Từ khóa:** hành vi nguy cơ, ATGT, xe đạp điện, xe máy điện, học sinh THPT, quá tốc độ, mũ bảo hiểm.

## ĐẶT VẤN ĐỀ

Hàng năm trên toàn cầu ước tính có tới 1,35 triệu người chết do TNGT (TNGT) đường bộ. Hàng năm, tại Việt Nam có khoảng 14,000 người chết, là kết quả của các vụ va chạm giao thông. Tổ chức Y tế Thế giới ước tính rằng TNGT chính là nguyên nhân tử vong hàng đầu trong nhóm thanh niên từ 15 đến 29 tuổi tại Việt Nam (1).

Tại Việt Nam, xe máy điện, xe đạp điện (XDD&XMD) ngày càng trở nên phổ biến với các em học sinh, đặc biệt là các em học sinh cấp Trung học phổ thông (THPT) bởi sự

tiện lợi so với các phương tiện công cộng, nhanh hơn so với xe đạp. Nghiên cứu TNGT của học sinh THPT năm 2016 tại Hà Nội cho thấy học sinh THPT là đối tượng tham gia giao thông (TGGT) có nguy cơ cao nhất, chiếm 90% số vụ TNGT vị thành niên trong hai năm trở lại đây. Ba nguyên nhân chiếm tỉ lệ lớn nhất gây ra TNGT ở trẻ em bao gồm: Đi sai phần đường, vi phạm tốc độ và thiếu quan sát. Ngoài ra các hành vi sử dụng điện thoại di động, thiết bị âm thanh, dàn hàng ngang, đội mũ bảo hiểm không đúng cách cũng là những hành vi phổ biến gây tai nạn thương tích ở tuổi vị thành niên và thanh niên (2). Nghiên cứu



\*Địa chỉ liên hệ: Dương Đức Mạnh

Email: mph1730038@studenthuph.edu.vn

<sup>1</sup> Trung tâm y tế thành phố Nam Định

<sup>2</sup> Trường Đại học Y tế công cộng

Ngày nhận bài: 05/8/2020

Ngày phản biện: 18/8/2020

Ngày đăng bài: 29/12/2020

của Fergusson, Swain – Campbell Horwood (2007) cũng cho thấy 90% thanh niên đã từng thực hiện hành động lái xe nguy hiểm và có mối liên quan có ý nghĩa thống kê ( $p < 0,0001$ ) giữa mức độ hành vi lái xe rủi ro và rủi ro tai nạn giao thông (3).

Trường THPT chuyên Lê Hồng Phong là trường THPT chuyên hệ công lập lớn nhất của tỉnh Nam Định. Học sinh của trường đến từ nhiều huyện xung quanh, quãng đường di chuyển xa và có nhiều học sinh ở lại kí túc xá của trường, vì thế tỉ lệ sử dụng XĐĐ&XMĐ của học sinh là rất lớn so với các trường trung học phổ thông khác của tỉnh Nam Định. Số liệu tổng hợp nhanh tại trường cho thấy có khoảng 80% học sinh của trường đi học hàng ngày bằng XĐĐ&XMĐ. Nghiên cứu nhằm tìm hiểu thực trạng những hành vi nguy cơ khi TGGT đường bộ cũng của học sinh THPT chuyên Lê Hồng Phong sử dụng XĐĐ&XMĐ.

## PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

**Thiết kế nghiên cứu:** Nghiên cứu sử dụng thiết kế nghiên cứu mô tả cắt ngang

**Địa điểm và thời gian nghiên cứu:** Nghiên cứu được thực hiện từ tháng 5 năm 2019 đến tháng 10 năm 2019 tại trường THPT Lê Hồng Phong Nam Định.

**Đối tượng nghiên cứu:** học sinh THPT chuyên Lê Hồng Phong từ lớp 10 - 12 sử dụng phương tiện xe máy điện, xe đạp điện.

**Cỡ mẫu nghiên cứu**

**Đối với nghiên cứu định lượng**

Sử dụng công thức cỡ mẫu một tỉ lệ:

Cỡ mẫu:

$$n = Z^2 \frac{p(1-p)}{(1 - \alpha/2) d^2}$$

Trong đó:

n là số đối tượng tham gia nghiên cứu.

p là tỷ lệ đối tượng nghiên cứu có hành vi nguy cơ. Vì chưa có nghiên cứu tương tự trên đối tượng học sinh THPT nên chọn  $p=0,5$

Z là hệ số tin cậy, ứng với độ tin cậy 95% thì  $Z = 1,96$ .

d là sai số tuyệt đối. Trong nghiên cứu này, chúng tôi lựa chọn sai số tuyệt đối  $d = 0,07$

Dự trừ 20% sai số à Mẫu nghiên cứu thu thập là: 235 học sinh

Các đối tượng nghiên cứu được chọn thuận tiện, dựa trên sự thuận lợi, dễ tiếp cận của đối tượng và chỉ chọn những học sinh sử dụng XĐĐ&XMĐ. Nghiên cứu viên sẽ xin phép nhà trường và cô giáo chủ nhiệm, chọn các giờ tự học và sinh hoạt lớp để phát phiếu phỏng vấn theo từng lớp học, chia đều mỗi khối khoảng 75-85 học sinh.

**Kỹ thuật, công cụ và quy trình thu thập số liệu**

Nghiên cứu thu thập thông tin từ học sinh dựa trên bộ câu hỏi có cấu trúc được xây dựng sẵn về các nội dung: thông tin chung, thực trạng về các hành vi nguy cơ. Thời gian thu thập được ban giám hiệu bố trí hợp lý theo lịch học của học sinh. Số liệu thu thập vào cuối mỗi buổi học (có thể là tiết sinh hoạt cuối tuần).

Trước khi thu thập số liệu bằng bộ phiếu tự điền được thiết kế sẵn, điều tra viên giới thiệu với học sinh về mục đích của nghiên cứu và hướng dẫn cách điền phiếu, giải thích cho học sinh cách tự điền.

**Xử lý và phân tích số liệu**

Số liệu được làm sạch và phân tích trên phần mềm STATA, sử dụng các kỹ thuật thống kê mô tả phù hợp.

## Đạo đức nghiên cứu

Đề cương nghiên cứu đã được thông qua Hội đồng Đạo đức – Trường Đại học Y tế Công cộng số 416/QĐ-ĐHYTC-HDD trước khi tiến hành triển khai trên thực địa. Nội dung

nghiên cứu phù hợp, được Ban giám hiệu nhà trường đồng ý và ủng hộ.

## KẾT QUẢ

### Thông tin chung của đối tượng nghiên cứu

**Bảng 1. Đặc điểm chung về ĐTNC**

| Đặc điểm                                  | Chi tiết                                                           | Tần số (n) | Tỉ lệ (%)  |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| <b>Khối lớp</b>                           | Lớp 10                                                             | 77         | 32,8       |
|                                           | Lớp 11                                                             | 84         | 35,7       |
|                                           | Lớp 12                                                             | 74         | 31,5       |
| <b>Giới</b>                               | Nữ                                                                 | 109        | 46,4       |
|                                           | Nam                                                                | 126        | 53,6       |
| <b>Người sống cùng</b>                    | Bố mẹ                                                              | 177        | 75,3       |
|                                           | Người thân (bố hoặc mẹ đơn thân, ông/bà, cô chú...)<br>bác/chú...) | 20         | 8,5        |
|                                           | Kí túc xá                                                          | 38         | 16,2       |
| <b>Phương tiện</b>                        | Xe đạp điện                                                        | 138        | 58,7       |
|                                           | Xe máy điện đã đăng ký                                             | 89         | 37,9       |
|                                           | Xe máy điện chưa đăng ký                                           | 8          | 3,4        |
| <b>Lần đầu tiên sử dụng XĐĐ &amp; XMĐ</b> | <16 tuổi                                                           | 184        | 79,6       |
|                                           | ≥16 tuổi                                                           | 47         | 20,3       |
| <b>Tổng</b>                               |                                                                    | <b>235</b> | <b>100</b> |

Trên tổng số 235 ĐTNC, trung bình có khoảng hơn 30% các đối tượng thuộc 3 khối lớp khác nhau. Học sinh nam chiếm tỉ lệ cao hơn nữ, chiếm 53,6%. Có 75,3% đối tượng đang sống với bố mẹ, số còn lại đang sống với người thân, ông bà, chú bác và có 16,2% đang sống tại kí túc xá nhà trường. 58,7% đối tượng sử dụng XĐĐ, và phần lớn

sử dụng XMĐ đã đăng ký, tỉ lệ chưa đăng ký chỉ chiếm 3,4%. Đa số ĐTNC sử dụng XĐĐ & XMĐ lần đầu tiên từ lúc dưới 16 tuổi, chiếm 79,6%.

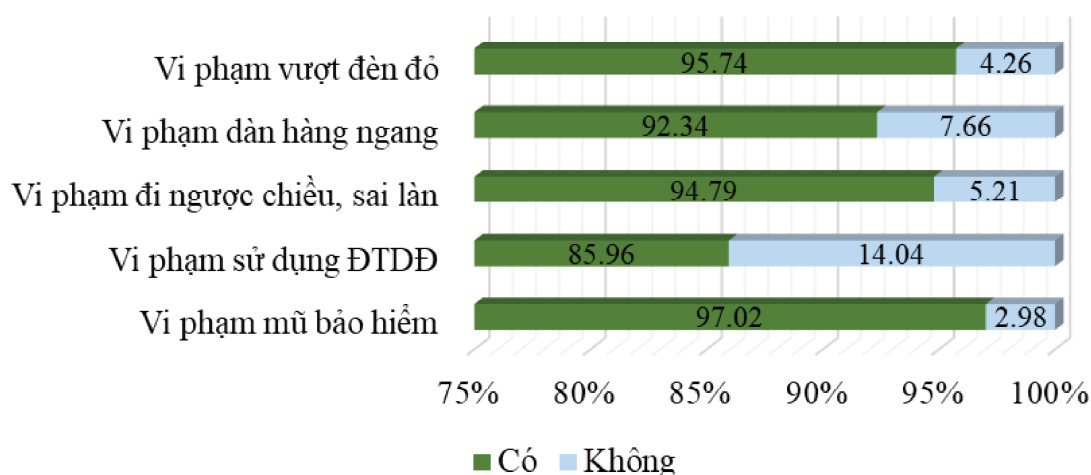
**Thực trạng một số hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ sử dụng xe đạp và xe máy điện của đối tượng nghiên cứu**

**Bảng 2. Tần suất vi phạm các hành vi ATGT bị xử phạt hoặc nhắc nhở**

| Đặc điểm                        | Chưa bao giờ (%) | Hiếm khi (%) | Thỉnh thoảng (%) | Thường xuyên (%) | Rất thường xuyên (%) |
|---------------------------------|------------------|--------------|------------------|------------------|----------------------|
| Vi phạm điều khiển tốc độ       | 62,1             | 22,1         | 14,9             | 0                | 0,9                  |
| Vi phạm mũ bảo hiểm             | 68,9             | 23           | 4,7              | 3,4              | 0                    |
| Vi phạm sử dụng ĐTDD            | 57,6             | 30,7         | 9,5              | 1,7              | 0,5                  |
| Vi phạm đi ngược chiều, sai làn | 48,4             | 39,6         | 10,4             | 1,1              | 0,5                  |
| Vi phạm dàn hàng ngang          | 47,2             | 36,2         | 13,6             | 1,7              | 1,3                  |
| Vi phạm vượt đèn đỏ             | 63,4             | 28,9         | 5,5              | 1,3              | 0,9                  |

Bảng 2 mô tả tần suất vi phạm các hành vi an toàn giao thông đường bộ của ĐTNC. Với hành vi vi phạm điều khiển tốc độ có 62,1% đối tượng chưa bao giờ thực hiện hành vi này và 21,2% hiếm khi thực hiện. Hành vi vi phạm MBH ( bao gồm không đội mũ, đội mũ không cài quai...) có tới 23% đối tượng hiếm

khi vi phạm, vi phạm đi ngược chiều, sai làn chiếm 39,6%, dàn hàng ngang là 36,2% và vi phạm vượt đèn đỏ là 28,9%. Có tới 13,6% đối tượng cho biết rằng họ thỉnh thoảng vi phạm hành vi dàn hàng ngang. Rất ít các trường hợp thường xuyên và rất thường xuyên vi phạm, chỉ chiếm khoảng dưới 2% đối tượng.



**Biểu đồ 1. Hiểu biết của học sinh về quy định cấm các hành vi phạm luật**

Hầu hết các hành vi vượt đèn đỏ, dàn hàng ngang, vi phạm đường ngược chiều, sai làn và mũ bảo hiểm đều trên 90% đối tượng cho

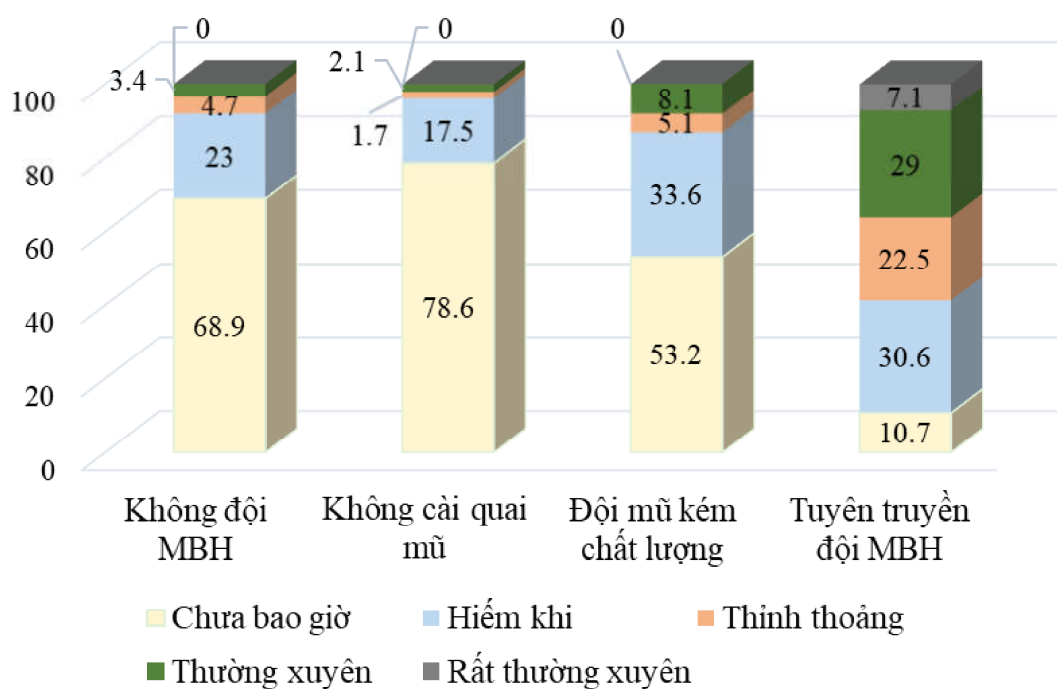
rằng Luật ATGT đường bộ cấm các hành vi này. Tuy nhiên hành vi sử dụng ĐTDD có tới 14,0% cho rằng Luật không cấm hành vi này.

**Bảng 3. Giới hạn vi phạm tốc độ và đặc điểm hành vi điều khiển xe quá tốc độ trong 1 tháng vừa qua**

| Đặc điểm                   | Chi tiết                | Tần số (n) | Tỉ lệ (%) |
|----------------------------|-------------------------|------------|-----------|
| <b>Giới hạn tốc độ XDD</b> | Đúng (không quá 25km/h) | 73         | 31,1      |
|                            | Sai                     | 162        | 68,9      |
| <b>Giới hạn tốc độ XMB</b> | Đúng (không quá 40km/h) | 176        | 74,9      |
|                            | Sai                     | 59         | 25,1      |
| <b>Đã từng vi phạm</b>     | Chưa từng vi phạm       | 146        | 62,1      |
|                            | Đã từng vi phạm         | 89         | 37,9      |
| <b>Vi phạm lỗi khi</b>     | Đi học                  | 38         | 43,2      |
|                            | Đi chơi                 | 28         | 31,8      |
|                            | Có việc đột xuất        | 38         | 16,2      |

Trên tổng số các ĐTNC, có 31,1% học sinh trả lời đúng rằng tốc độ tối đa cho xe đạp điện là không quá 25km/h, với xe máy điện có 74,9% trả lời đúng rằng tốc độ cho phép của xe máy

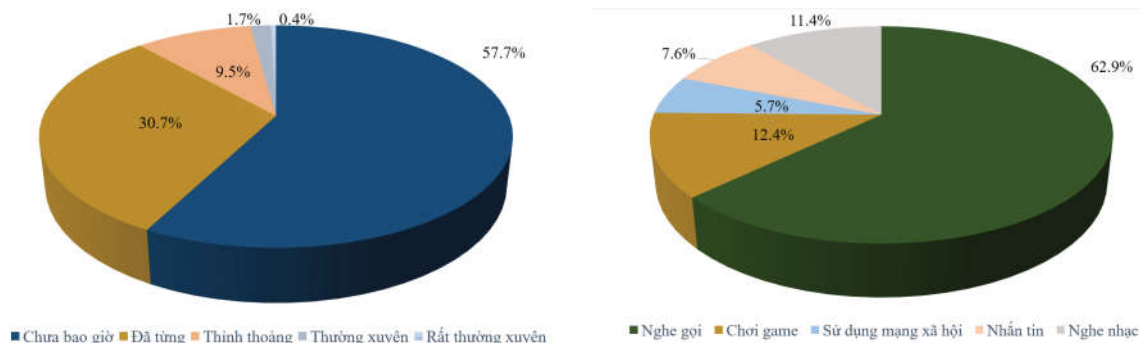
điện không quá 40km/h. Có 89 đối tượng đã từng vi phạm hành vi này, 43,2% đối tượng vi phạm khi đang đi học, 31,8% khi đang đi chơi, và 16,2% vi phạm lỗi khi có việc đột xuất.



**Biểu đồ 2. Tần suất vi phạm và truyền thông về đội MBH của học sinh trong 1 tháng vừa qua**

Xét về tần suất vi phạm của ĐTNC, tỉ lệ hiếm khi không đội MBH chiếm tới 23%, tỉ lệ thỉnh thoảng và thường xuyên ở mức thấp dưới 5%. Tỉ lệ đối tượng không cài quai mũ

cũng ở mức thấp dưới 20%. Tỉ lệ hiếm khi nghe tuyên truyền về đội MBH cũng ở mức cao 35,7% hiếm khi nghe và 29,0% thường xuyên nghe tuyên truyền.



**Biểu đồ 3. Tần suất và mục đích sử dụng ĐTNC khi điều khiển XĐĐ & XMD trong vòng 1 tháng qua**

Trên tổng số 235 ĐTNC, có 57,6% chưa sử dụng ĐTNC khi điều khiển XĐĐ & XMD bao giờ, 30,7% hiếm khi sử dụng và 9,5% thỉnh thoảng sử dụng. Xét về mục đích sử dụng điện thoại khi TGGT, có tới 62,9% là dùng để nghe gọi, 12,4% dùng điện thoại để chơi game, 11,4% nghe nhạc và 5,7% sử dụng mạng xã hội.

## BÀN LUẬN

Kết quả nghiên cứu được thực hiện trên 235 đối tượng là học sinh đại diện cho 3 khối lớp của trường trung học phổ thông Lê Hồng Phong, Nam Định có sử dụng XĐĐ & XMD. Trường trung học Phổ thông Lê Phong là trường chuyên lớn với số lượng học sinh theo học đông đến từ nhiều huyện trong tỉnh, vì thế ngoài việc ở với gia đình, các em còn có thể ở ký túc xá để học nội trú, vì thế có tới 16,2% học sinh ở tại ký túc xá ở trong trường, ngoài việc ở cùng bố mẹ, người thân.

Theo nghiên cứu, có tới 79,6% sử dụng XĐĐ & XMD khi các em dưới 16 tuổi. Có thể lý giải điều này do nhà nước chưa giới hạn độ

tuổi sử dụng XĐĐ mà chỉ giới hạn tuổi sử dụng XMD, vì thế hiện nay các em được tiếp cận và sử dụng XĐĐ từ khá sớm. Đây cũng là một vấn đề đáng quan tâm và cần có những văn bản quy định cụ thể hơn trong việc giới hạn độ tuổi sử dụng XĐĐ.

Xét về các lỗi vi phạm bị xử phạt, lỗi liên quan đến MBH chiếm tỉ lệ cao nhất, lỗi này có thể là không đội MBH, đội MBH không cài quai... Mặc dù theo Khoản 2, Điều 31, Luật Giao thông đường bộ, người điều khiển người ngồi trên XĐĐ & XMD phải đội MBH có cài quai đúng quy cách, tuy nhiên thực trạng tuân thủ đội MBH vẫn còn chưa cao (4).

Xét về ý kiến của các ĐNTC về Luật có quy định cấm các hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ. Hầu hết các hành vi vượt đèn đỏ, dàn hàng ngang, vi phạm đường ngược chiều, sai làn và MBH đều trên 90% đối tượng cho rằng Luật ATGT đường bộ cấm các hành vi này. Tuy nhiên hành vi sử dụng ĐTNC có tới 14,0% cho rằng Luật không cấm hành vi này. Có thể thấy học sinh đã có nhận thức tốt về quy định của Luật ATGT đường bộ về các

hành vi nói trên. Hầu hết với tất cả các hành vi, có khoảng hơn một nửa số học sinh chưa vi phạm bao giờ. Tỷ lệ này tương đương với với nghiên cứu của Nguyễn Văn Lược khi chỉ ra tần suất thực hiện hành vi ít hơn 3 lần cũng ở mức từ 60-80%, tương đương với tần xuất chưa bao giờ và hiếm khi thực hiện trong nghiên cứu của tôi. Tỷ lệ rất thường xuyên thực hiện hành vi cũng tương đối thấp hơn rất nhiều so với nghiên cứu của Nguyễn Văn Lược là từ 9-14%. Thêm vào đó, tỷ lệ hiếm khi nghe tuyên truyền về đội MBH cũng ở mức cao 35,7% hiếm khi nghe và 29,0% thường xuyên nghe tuyên truyền, có thể thấy vấn đề truyền thông về các hành vi nguy cơ ATGT cho học sinh vẫn còn kém. (5)

Xét riêng với hành vi điều khiển xe quá tốc độ, có 31,1% học sinh trả lời đúng rằng tốc độ tối đa cho XĐĐ là không quá 25km/h, với XMĐ có 74,9% trả lời đúng rằng tốc độ cho phép của XMĐ không quá 40km/h. Có thể thấy học sinh vẫn chưa nắm rõ được những quy định về giới hạn tốc độ khi sử dụng XĐĐ & XMĐ.

Đánh giá về hành vi vi phạm tốc độ gần nhất của học sinh, có tới 43,2% đối tượng vi phạm khi đang đi học, 31,8% khi đang đi chơi, chủ yếu hành vi xảy ra tại đường bằng phẳng để đi và chỉ có 8% xảy ra ở đường cao tốc. Có thể thấy thực trạng điều khiển xe quá tốc độ của học sinh sử dụng xe đạp và XMĐ rất đa dạng và phổ biến, tuy nhiên tỷ lệ bị phạt khi vi phạm hành vi này lại chưa cao.

Xét về tỷ lệ học sinh biết về Luật quy định bắt buộc phải đội MBH là 97,02%. Theo nghiên cứu thực trạng đội MBH của thanh thiếu niên cũng cho thấy thanh niên có tỷ lệ không đội MBH trên đoạn đường ngắn hay trong đường làng chiếm tỷ lệ khá cao tới 65,5%. Nghiên cứu của Vũ Trí Hoạt cũng chỉ ra có tới 42,3% đối tượng cho rằng chỉ có 6,4% học sinh cho rằng chỉ cần thiết đội MBH khi đi đường dài, đường cao tốc, không cần đội MBH khi đi những

quãng đường ngắn, nghiên cứu của chúng tôi cũng cho kết quả rằng tỷ lệ luôn luôn đội MBH khi đi XĐĐ cũng ở mức thấp chỉ 5,5%.

Hành vi sử dụng ĐTDD, thiết bị âm thanh khi điều khiển XĐĐ & XMĐ là hành vi có tỷ lệ vi phạm tương đối thấp trên tổng số các hành vi trong nghiên cứu. Trên tổng số 235 ĐTNC, có 57,6% chưa sử dụng ĐTDD khi điều khiển XĐĐ & XMĐ bao giờ, 30,7% hiếm khi sử dụng và 9,5% thỉnh thoảng sử dụng. Theo nghiên cứu quan sát trực tiếp hành vi sử dụng ĐTDD trong khi lái xe đối tượng điều khiển XĐĐ có tỷ lệ sử dụng ĐTDD đặc biệt cao (với tỷ lệ 192/1000), điều này có thể do nghiên cứu của chúng tôi là tự báo cáo nên tỷ lệ thấp hơn so với nghiên cứu quan sát.

Đây là một nghiên cứu mới có rất ít nghiên cứu trên thế giới cũng như trong nước thực hiện. Do hạn chế về mặt thời gian cũng như nguồn lực nên cuộc khảo sát chỉ có thể tiến được tại một trường THPT mà không thể mở rộng tất cả địa bàn nên tính khái quát chưa cao. Bộ câu hỏi sử dụng là bộ câu hỏi phát vấn tự điền, không có sự kiểm tra đối chiếu thực tế nên độ chính xác chưa cao. Vì vậy kết quả nghiên cứu chỉ mang tính chất đại diện cho một trường THPT khả năng suy rộng kết quả là hạn chế.

## KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ

Nghiên cứu cho thấy thực trạng thực hiện các hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông của học sinh vẫn ở mức cao mặc dù trên 90% học sinh biết rằng luật quy định cấm những hành vi này. Học sinh vẫn còn chưa nắm rõ các quy định về việc không sử dụng ĐTDD, giới hạn tốc độ cho khi điều khiển XĐĐ & XMĐ. Các đối tượng thường vi phạm luật khi đi học (với điều khiển quá tốc độ là 43,2% và vi phạm đội MBH là 9,4%). Tỷ lệ học sinh sử dụng ĐTDD khi đi đường vẫn ở mức cao tới 42,4% trong 1 tháng vừa qua. Vì thế, cần có các hình thức

tuyên truyền hiệu quả hơn tại nhà trường và cộng đồng về tầm quan trọng trong việc tuân thủ Luật ATGT, đặc biệt là sự nguy hiểm của các hành vi nguy cơ, các lực lượng chức năng của tỉnh cần quyết liệt triển khai, đồng bộ các biện pháp nhằm đảm bảo ATGT nhất là khu vực trường học thường xuyên và đầy đủ và có những hình phạt cụ thể như phạt tiền, thu giữ phương tiện...

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. WHO. More than 1.2 million adolescents die every year, nearly all preventable 2017 [Available from: <https://www.who.int/en/news-room/detail/16-05-2017-more-than-1-2-million-adolescents-die-every-year-nearly-all-preventable>.
2. Ủy ban ATGT quốc gia. nghiên cứu ATGT ở học sinh trung học phổ thông năm 2016. 2016.
3. Fergusson D, Horwood L, Swain N. Ethnicity and Criminal Convictions: Results of a 21-year Longitudinal Study. Australian and New Zealand Journal of Criminology - AUST N Z J CRIMINOL. 2003;36:354-67.
4. Bộ Công an. Thông tư 31/2019/TT-BGTVT tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới khi tham gia giao thông. 2019.
5. Nguyễn Văn Lược\*. Hành vi nguy cơ khi tham gia giao thông đường bộ của thanh thiếu niên 2015; Tạp chí Khoa học ĐHQGHN, Tập 31, Số 5 (2015) 26-33.

## **Risky behavior of participating in road traffic by electric motorbikes, electric bicycles by students of Le Hong phong high school, Nam Dinh province, 2019**

***Duong Duc Manh<sup>1</sup>, Hoang Thuy Dung<sup>2</sup>, Pham Viet Cuong<sup>2</sup>***

*<sup>1</sup> Nam Dinh city healthcare center*

*<sup>2</sup> Hanoi University of Public Health*

Objective: describe some risky behaviors when participating in road traffic by electric motorbikes, electric bicycles of pupils of Le Hong Phong High School, Nam Dinh province in 2019. Research Methodology: This was a cross-sectional study, using quantitative research methods with the participation of 235 pupils of Le Hong Phong High School, Nam Dinh province in the period of May to October, 2019. Results and recommendations: More than 235 students using electric bicycles and electric motorbikes, with 37.9% speed control violations, 31.1% of whom had committed a violation, a helmet violation was 31.1 % and 42.4% have ever used a mobile phone while driving, the act of passing a red light, going in the wrong lane and crossing a line also has a violation rate of over 50%. More than 90% of students know that it is prohibited by law. Conclusion: Research shows that there is a need for more effective forms of communication about compliance with the Law on Traffic Safety. The provincial authorities should comprehensively implement measures to ensure traffic safety, especially the regular and complete school area and specific penalties.

***Keywords:*** *risk behavior, traffic safety, electric bicycles, electric motorbikes, high school students, speeding, helmets*