

## Applying the extended Theory of Planned Behavior TPB to evaluate the intention to use urban railway of Hanoi people

Hong Van Thi Do

University of Transport Technology, Hanoi, Vietnam

### Article info

#### Type of article:

Original research paper

#### \*Corresponding author:

E-mail address:

vandth@utt.edu.vn

**Received:** 10/02/2023

**Accepted:** 22/02/2023

**Published:** 03/03/2023

**Abstract:** Developing public transport system is one of the effective solutions to reduce traffic congestion in big cities around the world. The article applies the extended Theory of Planned Behavior (TPB) to consider and evaluate factors affecting the intention to use urban railway of Hanoi people. Participants were a convenience sample of 268 urban railway users. The collected data were processed by SPSS 22.0 software. The results indicated that there were three factors affecting the intention to use urban railway of Hanoi people: "Attitude towards behavior" had a strongest impact on the intention to use with  $\beta = 0.445$ ; "The attractiveness of private vehicle" had a negative impact on the intention to use with  $\beta = -0.160$ ; "Descriptive Norm" was the final impact factor with  $\beta = 0.141$ . The analysis results are valuable for the authorities to deal with reasonable policies and solutions to solve the traffic congestion, environmental pollution and noise pollution in the city, as well as contribute to spreading the benefits of this modern transportation to people living in Hanoi city.

**Keywords:** Theory of Planned Behavior, urban railway.

# Ứng dụng Lý thuyết hành vi dự định TPB mở rộng đánh giá ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị của người dân thành phố Hà Nội

Đỗ Thị Hồng Vân

Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải, Hà Nội, Việt Nam

## Thông tin bài viết

### Dạng bài viết:

Bài báo nghiên cứu

### Tác giả liên hệ:

Địa chỉ E-mail:

vandth@utt.edu.vn

Ngày nộp bài: 10/02/2023

Ngày chấp nhận: 22/02/2023

Ngày đăng bài: 03/03/2023

**Tóm tắt:** Phát triển hệ thống giao thông công cộng là một trong những giải pháp hữu hiệu nhằm giảm ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn trên thế giới. Bài báo nghiên cứu việc sử dụng Lý thuyết hành vi dự định TPB mở rộng để xem xét, đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến ý định lựa chọn phương tiện đường sắt đô thị của người dân thành phố Hà Nội. Kết quả khảo sát được thực hiện với 268 mẫu nghiên cứu theo phương pháp lấy mẫu thuận tiện. Dữ liệu sau khi thu thập được xử lý bằng phần mềm SPSS 22.0. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng có 3 nhân tố tác động đến ý định sử dụng đường sắt đô thị của người dân thành phố Hà Nội, đó là: nhân tố “Thái độ kiểm soát hành vi” có tác động mạnh nhất ( $\beta = 0.445$ ), tiếp đến là nhân tố “Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân” ( $\beta = -0.160$ ), cuối cùng là nhân tố “Chuẩn mô tả” ( $\beta = 0.141$ ). Kết quả nghiên cứu là cơ sở để các cơ quan có thẩm quyền đưa ra các chính sách và giải pháp hợp lý nhằm giải bài toán ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường và ô nhiễm tiếng ồn trong thành phố, cũng như góp phần lan tỏa lợi ích của loại hình giao thông hiện đại này tới người dân trên địa bàn thành phố Hà Nội.

**Từ khóa:** Lý thuyết hành vi dự định, đường sắt đô thị.

## 1. Đặt vấn đề

Mục tiêu chính của bất kỳ hệ thống giao thông công cộng nào là cung cấp cho người dân một phương tiện thay thế tốt cho việc đi lại. Đây luôn là một thách thức đối với hệ thống giao thông của bất kỳ quốc gia nào trên thế giới vì hệ thống giao thông công cộng của mỗi quốc gia có thể không đủ năng lực để cung cấp dịch vụ chất lượng cao, đủ để thuyết phục người dân ở các thành phố lớn thay đổi ý định của họ từ di chuyển bằng phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng.

Việc lựa chọn một phương thức di chuyển nào trên thực tế chịu ảnh hưởng bởi các yếu tố khác nhau, bao gồm đặc điểm của người sử dụng, mục đích của quá trình di chuyển và chất lượng

dịch vụ... Các nghiên cứu khác nhau chỉ ra rằng nhiều yếu tố bao gồm thời gian chuyển đi, tính sẵn có của phương tiện giao thông công cộng, trải nghiệm thoải mái và thư giãn trên phương tiện giao thông công cộng, mức độ tiết kiệm thời gian, chi phí của chuyến đi, tính sẵn có của bãi đậu xe, sự sẵn có của dịch vụ với giá vé hợp lý, cơ sở hạ tầng thích hợp xung quanh và tại các nhà ga có thể ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn phương tiện công cộng của cá nhân (Litman, Todd Alexander, 2008) [1].

Hệ thống giao thông công cộng cần cung cấp mức độ dịch vụ hợp lý với chất lượng tốt để thu hút một lượng lớn người sử dụng các phương tiện cá nhân thay đổi ý định của họ và chuyển sang sử

dụng phương tiện công cộng (Hensher và cộng sự, 2013) [2]. Một cuộc khảo sát đã được sử dụng để điều tra quyết định của những người đi làm để lựa chọn giữa các phương thức di chuyển bằng phương tiện giao thông công cộng đã chỉ ra rằng các yếu tố quan trọng nhất đối với dịch vụ giao thông công cộng bao gồm giảm thời gian, tăng tính sẵn có của phương tiện và cải thiện tính dễ dàng, thoải mái của dịch vụ. Các yếu tố giá cước hay tình trạng sẵn có của bãi đậu xe cũng ảnh hưởng đến lượng người sử dụng phương tiện giao thông công cộng (Schaller, 1999) [3,4]. Một nghiên cứu khác chỉ ra rằng chất lượng của dịch vụ giao thông công cộng bị ảnh hưởng bởi thời gian chờ đợi, khoảng cách đi bộ đến các nhà ga và tần suất của dịch vụ (Ali, 2010) [5]. Các nghiên cứu khác nhau đã dự đoán sự lựa chọn phương thức công cộng bằng cách sử dụng các lý thuyết tâm lý khác nhau về thái độ - hành vi của người sử dụng. Kết quả của những nghiên cứu này chỉ ra rằng việc lựa chọn một phương tiện công cộng cụ thể để phục vụ mục đích di chuyển là một quyết định hợp lý có liên quan chủ yếu đến thái độ và các rào cản nhận thức đối với hành vi của họ (Bamberg và Schmidt, 2003; Hunecke, 2007) [6,7].

Có thể thấy rằng, quyết định sử dụng dịch vụ giao thông công cộng là một quyết định phức tạp do nhiều yếu tố tác động. Quyết định này trở nên phức tạp hơn khi nghiên cứu ở thủ đô đông dân như Hà Nội, nơi có tỷ lệ sử dụng ô tô và xe máy ngày càng tăng lên áp đảo so với sự gia tăng của các phương tiện công cộng khác nhau trong thành phố. Tính đến đầu năm 2022, dựa theo website World Population Review thì tổng dân số Hà Nội đạt 8.418.883 người và ước tính mật độ dân số trung bình là 2.398 người/km<sup>2</sup> [8]. So sánh với thủ đô của các nước khu vực Đông Nam Á, mật độ dân số thủ đô Hà Nội vẫn thuộc diện thấp nhưng mức độ ô nhiễm không khí lại nặng nề nhất trong khu vực. Hầu hết mọi người đều sử dụng phương tiện cá nhân là xe máy và ô tô để di chuyển trong thành phố. Tính đến tháng 11/2022, địa bàn Thành phố có tổng số 7.784.657 phương tiện giao thông, trong

đó ô tô 1.056.423, xe máy 6.545.317, xe máy điện 182.917, chưa kể khoảng 1,2 triệu phương tiện từ các tỉnh, thành phố khác tham gia giao thông tại Thành phố Hà Nội. Như vậy, tốc độ gia tăng trung bình khoảng từ 4-5%/năm [9]. Điều này gây ra hậu quả là lượng khí thải carbon cao và ô nhiễm không khí trong thành phố ngày càng trở nên nghiêm trọng. Thành phố liên tục có các chỉ số về chất lượng không khí không tốt với mức PM2.5 khác nhau từ 100 đến 200 microgam trên mét khối (đọc hàng giờ) trong khi hướng dẫn của WHO chỉ ra rằng mức PM2.5 phải ở mức 25 microgam trên mét khối để được coi là an toàn trước nguy cơ ô nhiễm [10].

Để khắc phục những vấn đề này, việc xây dựng hệ thống giao thông công cộng thành công có thể mang lại cho thành phố mức tiêu thụ nhiên liệu, lượng khí thải CO<sub>2</sub> thấp hơn và ít ô nhiễm không khí hơn. Cùng hàng loạt các chính sách ưu đãi để thu hút người dân tham gia các phương tiện công cộng. Trong thời gian qua, Thành phố Hà Nội đã và đang tập trung các nguồn lực để đầu tư và đẩy mạnh xã hội hóa nhằm khơi thông nguồn lực cho vận tải hành khách công cộng của thủ đô. Nhiều giải pháp đồng bộ được triển khai như xây dựng và vận hành các tuyến đường sắt đô thị, hệ thống giao thông công cộng; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin để quản lý trật tự giao thông; tuyên truyền, vận động để người dân tăng cường sử dụng phương tiện công cộng...

Trong quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng của thành phố Hà Nội thì việc xây dựng và phát triển hệ thống đường sắt đô thị trên cao đã và đang trở thành nhu cầu thiết yếu. Giao thông đường sắt đô thị trên cao là phương thức giao thông công cộng để giảm bớt áp lực cho giao thông đường bộ nội đô. Tuyến đường sắt đô thị là “mạch máu” giao thông công cộng của đô thị bởi năng lực vận chuyển nhanh, mỗi chuyến vận chuyển hàng nghìn lượt hành khách [11]. Dự kiến, khi mạng lưới đường sắt đô thị thành phố Hà Nội hoàn thiện sẽ gia tăng tỉ lệ người dân sử dụng phương tiện hành khách công cộng tới 35-45%,

giảm thị phần người sử dụng phương tiện cá nhân tham gia giao thông xuống 30%; đóng góp vào sự phát triển kinh tế của khu vực và cải thiện môi trường đô thị nhờ giảm thiểu tắc nghẽn giao thông và tình trạng ô nhiễm, góp phần đưa thành phố lớn như Hà Nội trở thành một thủ đô có quy mô tầm cỡ quốc tế [12].

Mục đích của nghiên cứu này là xem xét ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị của người dân thành phố Hà Nội. Các kết quả phân tích đưa ra có thể giúp các nhà hoạch định chính sách và đơn vị vận hành cải thiện các dịch vụ hiện tại của họ cũng như có thể thiết kế các chính sách tốt hơn để khuyến khích người dân sử dụng phương tiện đường sắt đô thị. Việc thu hút nhiều người dân tham gia sử dụng phương tiện đường sắt đô thị cũng có thể dẫn đến các vấn đề liên quan đến môi trường được cải thiện, góp phần đem lại sức khỏe và hạnh phúc tốt hơn cho người dân. Việc giảm thiểu phương tiện cá nhân trong di chuyển sẽ là một biện pháp tốt đối với tình trạng ô nhiễm tiếng ồn và không khí đô thị đang có xu hướng ngày càng gia tăng của thành phố Hà Nội.

## 2. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu đề xuất

### 2.1. Một số khái niệm

Đường sắt đô thị: Theo từ điển Bách khoa toàn thư, đường sắt đô thị được hiểu là hệ thống giao thông rộng lớn dùng chuyên chở hành khách trong một vùng đô thị, thường chạy trên đường ray. Những tuyến đường này có thể đặt ngầm dưới lòng đất, hoặc trên cao bằng hệ thống cầu cạn. Đường sắt đô thị có thể đạt tốc độ cao vì có lối đi riêng, không phải chung đường giao thông với những phương tiện chuyên chở khác.

Đường sắt đô thị vận chuyển nhiều lượt thành nhiều chuyến mỗi ngày trên những tuyến nhất định, nên có thể vận chuyển số lượng lớn hành khách. Vì có nhiều chuyến, việc đi lại bằng đường sắt đô thị thuận tiện và thoải mái hơn cho hành khách. Đa số các thành phố lớn trên thế giới đều có hệ thống đường sắt đô thị. Đường sắt đô thị có những trạm cố định để dừng cho khách lên

xuống nhưng vì có đường đi dành riêng nên tàu đi nhanh hơn, không bị kẹt xe và cũng an toàn hơn [13].

Ý định mua: Theo (Ajzen, 1991 & Fishbein, 1985) [14] định nghĩa rằng hành vi ý định (Behavior Intention) là ý định thực hiện một hành vi cụ thể nào đó và bị ảnh hưởng bởi hai yếu tố: Thái độ (Attitude) của người tiêu dùng về hành vi đó, yếu tố thứ hai là Chuẩn chủ quan (Subjective Norm) có liên quan đến ý định hành vi. Ý định mua đề cập đến một kế hoạch của người tiêu dùng có thể sẽ được thực hiện để mua sản phẩm, dịch vụ. Hành vi mua thường được thúc đẩy bởi yêu cầu bắt buộc, hoặc là nhu cầu được phát sinh ở một thời điểm nào đó (Lu & cộng sự, 2014) [15]. Một định nghĩa khác của (Ajzen, 2002) [16] hành vi ý định là bị ảnh hưởng bởi ba loại niềm tin: Niềm tin về hành vi, Niềm tin chuẩn tắc, Niềm tin kiểm soát. Tóm lại, ý định mua là một dự định của người tiêu dùng trước khi ra quyết định mua một sản phẩm hay sử dụng một dịch vụ nào đó trong tương lai. Để đi từ ý định mua sang quyết định mua không hề dễ dàng vì nó có thể sẽ bị ảnh hưởng bởi rất nhiều yếu tố tác động đến.

### 2.2. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu đề xuất

Lý thuyết hành vi dự định (Theory of Planned Behavior – TPB) của Ajzen được phát triển và cải tiến từ Lý thuyết hành động hợp lý TRA (Theory of Reasoned Action – TRA) của Ajzen & Fishbein. TPB được xem là một trong những lý thuyết quan trọng nhất trong lĩnh vực nghiên cứu tâm lý xã hội để dự đoán hành vi con người. Theo TPB, 3 yếu tố có ảnh hưởng đến ý định thực hiện hành vi là:

(1) “Thái độ đối với hành vi” là mức độ đánh giá tích cực hay tiêu cực của một cá nhân đối với việc thực hiện một hành vi (Ajzen, 1991 & Fishbein, 1985) [14]. Thái độ thường được hình thành bởi niềm tin của cá nhân về hậu quả của việc tham gia thực hiện một hành vi cũng như kết quả của hành vi đó. Ở Thuyết TRA và TPB cũng đã chứng minh rằng Thái độ là nhân tố đặt biệt quan trọng ảnh



hưởng trực tiếp đến hành vi ý định và nó hoàn toàn được kiểm chứng qua rất nhiều bài nghiên cứu khác nhau.

(2) “Chuẩn mực chủ quan” là áp lực xã hội lên cá nhân dẫn đến thực hiện hành vi. Chuẩn mực chủ quan đến từ kỳ vọng của những người xung quanh (người thân, đồng nghiệp, bạn bè...) đối với một cá nhân trong việc tuân thủ một số các chuẩn mực cũng như động cơ của cá nhân trong việc tuân thủ các chuẩn mực đó để đáp ứng mong đợi của những người xung quanh (Cialdini và cộng sự, 1990) [17]. Yếu tố này đã được chứng minh để xác định ý định hành vi trong các tài liệu trước đây (Bamberg và cộng sự, 2007; Heath & Gifford 2002; Laudenslager và cộng sự, 2004) [6,7].

(3) “Nhận thức kiểm soát hành vi” là nhận thức của một cá nhân về sự dễ dàng hoặc khó khăn trong việc thực hiện hành vi cụ thể; điều này phụ thuộc vào sự sẵn có của các nguồn lực và các cơ hội để thực hiện hành vi (Ajzen & Fishbein, 1985) [14]. Nếu các cá nhân tin rằng việc sử dụng phương tiện công cộng dễ dàng hơn, họ sẽ làm điều đó. Donald và cộng sự (2014) [18] nhận thấy rằng biến quan trọng nhất trong việc dự đoán ý định là kiểm soát nhận thức hành vi.

Các giả thiết nghiên cứu trong mô hình TPB gồm có:

H1: Thái độ đối với hành vi có ảnh hưởng tích cực đến ý định hành vi lựa chọn phương tiện đường sắt đô thị.

H2: Chuẩn mực chủ quan có ảnh hưởng tích cực đến ý định hành vi lựa chọn phương tiện đường sắt đô thị.

H3: Nhận thức kiểm soát hành vi có ảnh hưởng tích cực đến ý định hành vi lựa chọn phương tiện đường sắt đô thị.

Nhiều nhà nghiên cứu đã mở rộng mô hình TPB bằng cách thêm các yếu tố mới để nắm bắt thêm ý định và sau đó là hành vi, đặc biệt là trong các ảnh hưởng chuẩn mực. Một số nghiên cứu nhấn mạnh thực tế là các chuẩn mực chủ quan, như được đo lường trong mô hình TPB ban đầu,

không thể nắm bắt đầy đủ việc đo lường ảnh hưởng xã hội; do đó, hai biến mới được gọi là Chuẩn mực cá nhân và Chuẩn mực mô tả đã được thêm vào (Bamberg và cộng sự, 2007; Donald & Cooper, 2001; Donald và cộng sự, 2014; Harland và cộng sự, 1999) [7,18,19].

Các “Chuẩn mực cá nhân” được định nghĩa như là một khái niệm tự thân hoặc các nguyên tắc ứng xử bên trong liên quan đến một hành vi (Doran & Larsen, 2016) [20]. Còn các “Chuẩn mực mô tả” phản ánh các quy tắc áp đặt bên ngoài phát sinh từ “những gì quan trọng mà người khác tự làm” trong bối cảnh xã hội cụ thể (Cialdini và cộng sự, 1990; Ravis & Sheeran, 2003) [17]. Quan điểm và hành vi của những người quan trọng khác như bạn bè và những thành viên trong gia đình cung cấp các gợi ý mà người ta có thể tham khảo để quyết định phải làm gì. So với các Chuẩn mực chủ quan vốn chỉ liên quan đến niềm tin của người khác là quan trọng; các Chuẩn mực mô tả thường đi kèm với kỳ vọng rằng mọi người sẽ hành xử theo sự tin tưởng. Trong một nghiên cứu được thực hiện bởi Bamberg et al. (2007) [7], họ nhấn mạnh tầm quan trọng của bối cảnh xã hội và các chuẩn mực cá nhân trong việc sử dụng phương tiện công cộng. Nghiên cứu của họ xác nhận rằng các Chuẩn mực cá nhân là yếu tố quyết định chính đến ý định sử dụng phương tiện công cộng, điều này cũng được hỗ trợ trong các nghiên cứu khác (Lind và cộng sự, 2015; Abrahamse và cộng sự, 2009) [21]. Một công trình gần đây của Zhang et al. (2016) [22] tìm thấy rằng các Chuẩn mực cá nhân có thể bị ảnh hưởng bởi nhận thức về các vấn đề xã hội, do đó sẽ thúc đẩy ý định và việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Trong một nghiên cứu phân tích tổng hợp được thực hiện bởi Ravis và Shereen (2003) [23], khi các Chuẩn mực mô tả được đưa vào mô hình TPB ban đầu, nó dẫn đến mức độ phương sai trong ý định sử dụng phương tiện giao thông công cộng tăng 5%. Trong nghiên cứu này, tác giả tin rằng nhận thức về hành vi của người khác cung cấp một cái nhìn toàn diện hơn về áp lực xã hội tác động đến ý định hành vi của người

sử dụng phương tiện công cộng. Từ những nghiên cứu trên, tác giả đưa ra giả thuyết rằng:

H4: Chuẩn mực cá nhân có ảnh hưởng tích cực đến ý định hành vi lựa chọn phương tiện đường sắt đô thị.

H5: Chuẩn mực mô tả có ảnh hưởng tích cực đến ý định hành vi lựa chọn phương tiện đường sắt đô thị.

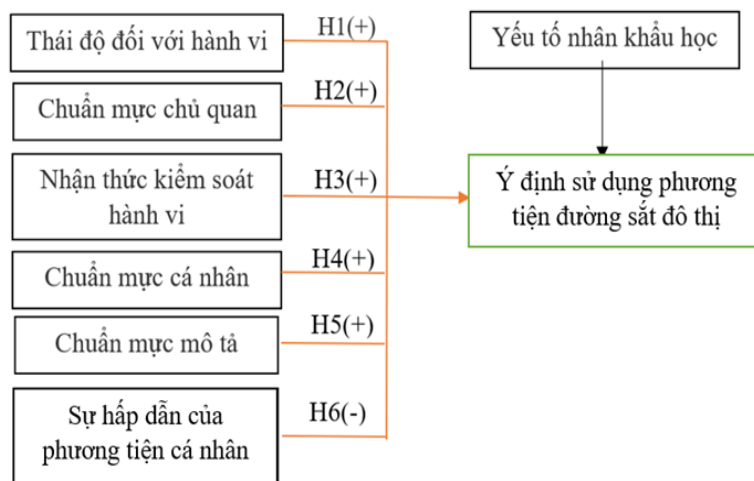
Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân cũng được coi là một yếu tố có tác động đến ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị. Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân mà tác giả nhắc đến ở đây chính là phương tiện cá nhân truyền thống bao gồm ô tô và xe máy. Nhiều nghiên cứu thực nghiệm đã tìm ra tác động âm của biến này và hình thành thang đo cho ưu điểm của phương tiện cá nhân:

nhân: Beirao và Cabral (năm 2007) [24] cho rằng sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân thể hiện trên các phương diện: không bị ràng buộc; có thể đi đến mọi góc ngách trong thành phố; thuận tiện; nhanh chóng; linh hoạt và tự chủ. Chen, C.F., & Chao, W.H. (năm 2010) [25] còn bổ sung thêm vào mô hình của Beirao và Cabral (năm 2007) yếu tố thói quen sử dụng phương tiện cá nhân của người dân ở thành phố Cao Hùng, Đài Loan có tỷ lệ sử dụng xe máy và xe hơi lần lượt là 65% và 19%. Do đó, tác giả bổ sung giả thiết:

H6: Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân tác động ngược chiều đến ý định hành vi lựa chọn phương tiện đường sắt đô thị.

Từ những phân tích nói trên, mô hình nghiên cứu đề xuất được thể hiện ở Sơ đồ 1.

Sơ đồ 1. Mô hình nghiên cứu đề xuất



*Nguồn: Tác giả tổng hợp và đề xuất.*

### 3. Phương pháp nghiên cứu

#### 3.1. Thu thập mẫu và dữ liệu nghiên cứu

Quá trình nghiên cứu được thực hiện gồm các bước chính là nghiên cứu định tính, nghiên cứu định lượng sơ bộ và nghiên cứu định lượng chính thức. Kết quả nghiên cứu định tính với các đáp viên bằng cách phỏng vấn trực tiếp (n = 10) để góp ý hoàn thiện cấu trúc, từ ngữ, được dùng trong bảng hỏi, đồng thời kiểm tra mức độ hợp lý của từng thang đo, sàng lọc các biến quan sát trong mô hình nghiên cứu đề xuất, sơ bộ khẳng định các nhân tố được đề xuất trong mô hình nghiên cứu

phù hợp với bối cảnh Hà Nội, đủ điều kiện đưa vào nghiên cứu định lượng. Nghiên cứu định lượng được thực hiện qua hai giai đoạn: (1) nghiên cứu định lượng sơ bộ; (2) nghiên cứu định lượng chính thức. Trước khi hình thành thang đo chính thức, tác giả thực hiện khảo sát định lượng sơ bộ (n = 50) để sơ bộ độ tin cậy của thang đo và mức độ phù hợp của từng biến quan sát trước khi nghiên cứu định lượng chính thức. Việc kiểm định mô hình và các giả thuyết nghiên cứu sẽ được thực hiện thông qua dữ liệu thu thập được bằng phương pháp chọn mẫu thuận tiện dưới hình thức bảng câu

hỏi khảo sát trực tuyến, đối tượng chính là người dân đang sinh sống và làm việc trên địa bàn thành phố Hà Nội, đã từng sử dụng phương tiện đường sắt đô thị. Số phiếu thu về được 281 phiếu, sau khi làm sạch, loại bỏ bảng câu hỏi trả lời không hợp lệ do thiếu thông tin, trả lời không đầy đủ hoặc đáp viên không thuộc đối tượng nghiên cứu, kích thước mẫu hợp lệ đưa vào phân tích là 268.

### 3.2. Xây dựng thang đo

Bảng câu hỏi định lượng được thiết kế với 21 biến quan sát, được đo bằng thang đo Likert 5 điểm, từ (1) là “Rất không đồng ý”, (2) là “Không đồng ý”, (3) là “Bình thường”, (4) là “Đồng ý” và (5) là “Rất đồng ý”. Thang đo các khái niệm nghiên cứu được tóm tắt ở Bảng 1 (Nguồn: Tác giả tổng hợp và đề xuất)

Bảng 1. Thang đo và mã hóa thang đo

Thang đo	Mã hóa	Nội dung	Nguồn
Thái độ đối với hành vi (TD)	TD1	Đối với tôi, việc sử dụng phương tiện đường sắt đô thị thay cho phương tiện cá nhân để di chuyển là việc nên làm.	Bamberg et al., 2007; Donald et al., 2014; Harland et al., 1999.
	TD2	Đối với tôi, việc sử dụng phương tiện đường sắt đô thị thay cho phương tiện cá nhân để di chuyển là đúng đắn.	
	TD3	Đối với tôi, việc sử dụng phương tiện đường sắt đô thị thay cho phương tiện cá nhân để di chuyển là có lợi.	
Chuẩn chủ quan (CQ)	CQ1	Những người thân sẽ ủng hộ tôi trong việc sử dụng phương tiện đường sắt đô thị để di chuyển.	Bamberg et al., 2007; Donald et al., 2014; Harland et al., 1999)
	CQ2	Những người thân nghĩ rằng tôi nên sử dụng phương tiện đường sắt đô thị để di chuyển.	
	CQ3	Những người quan trọng với tôi mong muốn tôi sử dụng phương tiện đường sắt đô thị.	
Nhận thức kiểm soát hành vi (NT)	NT1	Không có gì ngăn cản được tôi sử dụng phương tiện đường sắt đô thị để di chuyển.	Bamberg et al., 2007; Donald et al., 2014; Harland et al., 1999)
	NT2	Đối với tôi, việc sử dụng phương tiện đường sắt đô thị thay vì phương tiện cá nhân để di chuyển là cực kỳ dễ dàng.	
	NT3	Đối với tôi, việc sử dụng phương tiện đường sắt đô thị để di chuyển là vô cùng đơn giản.	
Chuẩn mô tả (MT)	MT1	Hầu hết các thành viên trong gia đình tôi đều sử dụng phương tiện đường sắt đô thị hàng ngày.	Eriksson & Forward, 2011
	MT2	Hầu hết các đồng nghiệp/bạn bè của tôi đều sử dụng phương tiện đường sắt đô thị hàng ngày.	
	MT3	Hầu hết những người hàng xóm xung quanh tôi đều sử dụng phương tiện đường sắt đô thị hàng ngày.	
Chuẩn cá nhân (CN)	CN1	Tôi cảm thấy có lỗi khi đi xe/lái xe đến cơ quan/trường học (Vì những lý do như có thể gây ô nhiễm môi trường, ùn tắc giao thông...).	Bamberg et al., 2007; Zhang et al., 2016.
	CN2	Tôi không thấy có vấn đề gì khi đi xe/lái xe đến cơ quan/trường học.	
	CN3	Tôi cảm thấy cần có trách nhiệm về các vấn đề phát sinh từ phương tiện cá nhân (VD: ô nhiễm tiếng ồn, tắc đường, tai nạn...) khi đi xe/lái xe đến cơ quan / trường học.	

Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân (SHD)	SHD1	Tôi nghĩ rằng di chuyển bằng các phương tiện cá nhân thuận tiện hơn phương tiện đường sắt đô thị.	(Chen & Chao, 2010)
	SHD2	Tôi nghĩ rằng di chuyển bằng các phương tiện cá nhân nhanh chóng hơn phương tiện đường sắt đô thị.	
	SHD3	Tôi đã quen với việc sử dụng phương tiện cá nhân thay vì phương tiện đường sắt đô thị.	
Ý định sử dụng dịch vụ (YD)	YD1	Trong 1 tháng tới, tôi có ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị thay vì xe cá nhân để đi làm/đi học	Bamberg et al. 2007; Donald et al., 2014.
	YD2	Trong 1 tháng tới, tôi sẽ sử dụng phương tiện đường sắt đô thị thay cho xe cá nhân để đi làm/đi học	
	YD3	Tôi sẽ tiếp tục sử dụng phương tiện đường sắt đô thị trong tương lai.	

**4. Kết quả nghiên cứu**

**4.1. Đặc điểm mẫu khảo sát**

Bảng 2. Kết quả thống kê mô tả dữ liệu mẫu nghiên cứu

Thống kê mẫu		Số lượng	Tỷ lệ (%)
Giới tính	Nam	88	32.8
	Nữ	180	67.2
Độ tuổi	18 - 25	105	39.2
	26 - 35	45	16.8
	36 - 45	63	23.5
	46 - 55	50	18.7
	Trên 55	5	1.9
	Nghề nghiệp	Học sinh, sinh viên	95
Nhân viên văn phòng		140	52.2
Lao động tự do		1	0.4
Khác		32	11.9
Thu nhập	Dưới 3 triệu đồng/tháng	77	28.7
	3 - 4,49 triệu đồng/tháng	10	3.7
	4,5 - 6,49 triệu đồng/tháng	11	4.1
	6,5 - 13,49 triệu đồng/tháng	90	33.6
	13,5 - 25 triệu đồng/tháng	58	21.6
	Trên 25 triệu đồng/tháng	22	8.2
<b>Tổng</b>		<b>268</b>	<b>100</b>

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ kết quả xử lý dữ liệu khảo sát

**4.2. Kết quả đánh giá trung bình và độ lệch chuẩn của các nhân tố**

Bảng 3. Giá trị trung bình và độ lệch chuẩn của các nhân tố

Biến quan sát	Kích thước mẫu	Nhỏ nhất	Lớn nhất	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
TD1	268	1	5	4.07	0.880
TD2	268	1	5	4.04	0.945
TD3	268	1	5	4.13	1.023
CQ1	268	1	5	3.67	1.058
CQ2	268	1	5	3.48	0.958
CQ3	268	1	5	3.47	1.086
NT1	268	1	5	3.30	1.321
NT2	268	1	5	3.07	1.228
NT3	268	1	5	3.34	1.299
MT1	268	1	5	2.33	1.226
MT2	268	1	5	2.43	1.229
MT3	268	1	5	2.38	1.166
CN1	268	1	5	2.80	1.117
CN2	268	1	5	3.41	0.954
CN3	268	2	5	3.86	0.937
SHD1	268	1	5	3.65	1.238
SHD2	268	1	5	3.76	1.040
SHD3	268	1	5	3.92	1.155
YD1	268	1	5	3.33	1.235
YD2	268	1	5	3.23	1.192
YD3	268	1	5	3.69	1.160

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ kết quả xử lý dữ liệu khảo sát

Kết quả đánh giá về ý định sử dụng đường sắt đô thị của người dân thành phố Hà Nội bao



gồm 21 biến quan sát cho thấy đa số biến quan sát có giá trị trung bình lớn hơn 3. Như vậy, hầu hết đáp viên được hỏi có ý kiến trung lập hoặc đồng ý với các quan điểm đưa ra. Các đáp viên có xu hướng không đồng ý với các quan điểm liên quan tới 4 biến quan sát MT1; MT2; MT3 và CN1 tương ứng với giá trị trung bình của các biến quan sát này nhỏ hơn 3.

**4.3. Đánh giá độ tin cậy của thang đo**

Bảng 4. Kết quả đánh giá độ tin cậy của thang đo

STT	Thang đo	Ký hiệu	Số biến quan sát	Hệ số Cronbach's Alpha	Hệ số tương quan biến tổng nhỏ nhất
1	Thái độ đối với hành vi	TD	3	0.862	0.765
2	Chuẩn mực chủ quan	CQ	3	0.925	0.874
3	Nhận thức kiểm soát hành vi	NT	3	0.916	0.838
4	Chuẩn mô tả	MT	3	0.936	0.903
5	Chuẩn cá nhân	CN	3	0.274	0.069 <sup>a</sup>
6	Sự hấp dẫn của các phương tiện khác	SH D	3	0.933	0.892
7	Ý định sử dụng phương tiện	YD	3	0.866	0.709

Kết quả kiểm định chất lượng thang đo bằng hệ số Cronbach's Alpha cho thấy có 5 biến độc lập (TD; CQ; NT; MT; HL) với 15 thang đo và 1 biến phụ thuộc (YD) với 3 thang đo đạt độ tin cậy lớn hơn 0.6 và hệ số tương quan biến tổng lớn hơn 0.3 nên sẽ được chấp nhận trong phân tích nhân tố khám phá. Có 1 biến độc lập (CN) có hệ số tin cậy bằng 0.239 < 0.6 và hệ số tương quan biến tổng nhỏ nhất bằng -0.104<sup>a</sup> < 0.3 nên không đạt độ tin cậy. Do đó, biến này sẽ bị loại bỏ trong bước phân tích tiếp theo.

**4.4. Phân tích nhân tố khám phá EFA**

Kết quả phân tích Bảng 5 cho thấy rằng cả biến độc lập và biến phụ thuộc đều đạt giá trị hội tụ và giá trị phân biệt được chấp nhận, dữ liệu nghiên cứu phù hợp với việc phân tích EFA khi các hệ số

KMO của biến độc lập là 0.808 ( $0.5 \leq KMO \leq 1$ ) và hệ số KMO của biến phụ thuộc là 0.639 ( $0.5 \leq KMO \leq 1$ ). Ở kiểm định Bartlett có hệ số sig. = 0.000 (< 0.05) để các biến quan sát có sự tương quan với nhau về tổng thể. Điều này cho biết 5 biến độc lập của tổng phương sai trích giải thích được 86.21% biến thiên của dữ liệu quan sát.

Còn đối với biến phụ thuộc có tổng phương sai trích là 79.283% (>50%) biến thiên của dữ liệu quan sát. Hệ số tải nhân tố của các biến quan sát đều có giá trị > 0.5.

Bảng 5. Kết quả phân tích nhân tố khám phá EFA

Ký hiệu	Biến độc lập				
	1	2	3	4	5
MT2	0.910				
MT3	0.895				
MT1	0.876				
SHD1		0.946			
SHD2		0.939			
SHD3		0.936			
CQ2			0.916		
CQ3			0.881		
CQ1			0.852		
NT3				0.899	
NT1				0.872	
NT2				0.870	
TD2					0.911
TD1					0.893
TD3					0.852
KMO	0.5 ≤ 0.808 ≤ 1				
Sig	0.000 < 0.05				
Tổng phương sai trích	86.21% > 50%				
Ký hiệu	Biến phụ thuộc				
	1	2	3	4	5
YD2			0.949		
YD1			0.944		
YD3			0.766		
KMO	0.5 ≤ 0.639 ≤ 1				
Sig	0.000 < 0.05				
Tổng phương sai trích	79.283% > 50%				

**5. Kết quả phân tích hồi quy**

Để kiểm định giả thuyết nghiên cứu, phương pháp phân tích hồi quy được sử dụng. Phương pháp ước lượng hồi quy giữa biến độc lập và biến

phụ thuộc sử dụng phương pháp bình phương nhỏ nhất cho kết quả như sau:

Từ Bảng 6, ta thấy rằng khi phân tích phương sai ANOVA, kết quả kiểm định F có giá trị Sig rất nhỏ (Sig. = 0.000 < 0.05), mô hình hồi quy tuyến tính được cho là phù hợp với tổng thể. Ngoài ra hệ số R<sup>2</sup> hiệu chỉnh = 0.244 nằm ở mô hình hồi quy đa biến, 5 biến độc lập được đưa vào ảnh hưởng 24.4% sự thay đổi của biến phụ thuộc, còn lại 75.6% là do các biến ngoài mô hình và sai số ngẫu nhiên. Hệ số Sig. của 3 biến độc lập (TD; MT; SHD) đều < 0.05, các biến độc lập này đều thỏa mãn điều kiện và có ý nghĩa trong mô hình. Hệ số Sig. của 2 biến độc lập (CQ; NT) đều >0.05, do vậy,

các biến độc lập này không thỏa mãn điều kiện và bị loại bỏ khỏi mô hình nghiên cứu. Hệ số VIF đều <2 nên không xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến.

Tóm lại, thứ tự các yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội được sắp xếp từ cao đến thấp như sau: nhân tố Thái độ ( $\beta= 0.445$ ) có tác động mạnh nhất và có quan hệ cùng chiều. Nhân tố Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân ( $\beta= -0.160$ ) có tác động mạnh thứ hai và quan hệ ngược chiều. Nhân tố Chuẩn mô tả ( $\beta=0.141$ ) có tác động mạnh thứ ba và quan hệ cùng chiều.

Phương trình hồi quy chuẩn hoá có dạng:  $YD = 0.445*TD - 0.160*SHD + 0.141*MT$ .

Bảng 6. Kết quả phân tích mô hình hồi quy

Mô hình	Hệ số chưa chuẩn hóa		Hệ số đã chuẩn hóa Beta	t	Mức ý nghĩa (Sig.)	Đa cộng tuyến		Kết luận
	B	Sai số chuẩn				Dung sai	VIF	
(Hằng số)	1.396	0.400		3.488	0.001			
TD	0.561	0.068	0.445	8.267	0.000	0.979	1.021	Chấp nhận H1
CQ	0.040	0.071	0.036	0.564	0.573	0.686	1.458	Bác bỏ H2
NT	-0.038	0.057	-0.043	-0.676	0.500	0.704	1.421	Bác bỏ H3
MT	0.132	0.060	0.141	2.213	0.028	0.695	1.439	Chấp nhận H4
SHD	-0.158	0.053	-0.160	-3.003	0.003	0.994	1.006	Chấp nhận H6

R<sup>2</sup> hiệu chỉnh: 0.244.

Hệ số Durbin –Watson: 2.022.

Mức ý nghĩa của thống kê F (ANOVA): 0.000

Giá trị kiểm định F: 18.190.

### 6. Kết luận và đề xuất chính sách

Với Quy hoạch giao thông vận tải Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn 2050, hệ thống phương tiện đường sắt đô thị được kỳ vọng là xương sống của giao thông vận tải thành phố, gắn kết với xe buýt và các phương thức vận tải công cộng khác [11]. Khi hoàn thành, hệ thống phương tiện đường sắt đô thị sẽ tạo nên những trục chính của mạng lưới vận tải hành khách công cộng tại thủ đô. Một hệ thống phương tiện đường sắt đô thị hoàn thiện sẽ gắn kết, giúp việc đi lại giữa các khu dân cư, khu công nghiệp, trường học, bệnh viện... cũng như

giữa đô thị hạt nhân và các đô thị vệ tinh xung quanh trở nên dễ dàng, thuận tiện hơn. Đường sắt đô thị cũng góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của các khu vực và đô thị dọc tuyến. Với những đặc điểm riêng, phương tiện đường sắt đô thị sẽ gia tăng sức tải đáng kể cũng như tính tiện dụng cho hệ thống vận tải công cộng của thành phố. Không chỉ đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân thủ đô, mà còn giúp cải thiện môi trường sống xanh, nâng cao chất lượng cuộc sống khi góp phần giảm bớt lượng xe cá nhân.

Kết quả khảo sát của tác giả cho thấy, các

nhân tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị của người dân thành phố Hà Nội tập trung vào 3 yếu tố: (1) Thái độ của người dân đối với phương tiện; (2) Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân; (3) Chuẩn mô tả. Để thu hút ngày càng nhiều số lượng người dân thủ đô tham gia sử dụng phương tiện đường sắt đô thị, tác giả đề xuất một số nhóm giải pháp dựa trên kết quả nghiên cứu như sau:

### 6.1. Đối với yếu tố Thái độ của người dân đối với phương tiện đường sắt đô thị

Kết quả nghiên cứu cho thấy, nhân tố Thái độ có tác động mạnh nhất đến ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị của người dân thành phố Hà Nội ( $\beta = 0.445$ ). Kết quả này phù hợp với mô hình TPB khi cho rằng yếu tố Thái độ là yếu tố đặc biệt quan trọng trong việc ra ý định (Ajzen & Fishbein, 1975), các kết quả thu về của biến Thái độ đa số có xu hướng đồng ý với ý kiến đưa ra, không có biến quan sát nào bị loại bỏ. Do đó, đối với nhân tố Thái độ, tác giả đề xuất nhóm chính sách để người dân có thể gia tăng thái độ tích cực đối với phương tiện đường sắt đô thị, đó là cần tập trung tuyên truyền, phổ biến để người dân nhận thức được vai trò cũng như những lợi ích của phương tiện đường sắt đô thị, khiến cho họ dần dần thay đổi thái độ và chuyển dần từ việc sử dụng các phương tiện cá nhân sang phương tiện đường sắt đô thị. Những lợi ích tích cực của phương tiện đường sắt đô thị có thể kể đến như:

- Việc di chuyển bằng phương tiện đường sắt đô thị giúp người dân tiết kiệm thời gian, chi phí. Giá vé tàu tương đối rẻ so với chi phí sử dụng các phương tiện cá nhân khác.

- Sử dụng phương tiện đường sắt đô thị giúp bảo vệ môi trường. Hà Nội đang là một thành phố có tình trạng ô nhiễm môi trường, đặc biệt là ô nhiễm không khí cực kỳ nghiêm trọng. Một vài năm gần đây, sáng sớm Hà Nội thường xuất hiện những lớp bụi dày đặc cùng với sương mù. Không chỉ làm khuất tầm nhìn, với lượng bụi mịn ở mức cảnh báo cao, không khí tại Hà Nội sẽ gây ảnh hưởng nhiều tới sức khỏe của mọi người, đặc biệt

là người cao tuổi và trẻ em. Phương tiện đường sắt đô thị không chạy bằng xăng hay dầu mà chạy bằng điện nên sẽ cực kỳ bảo vệ môi trường, đặc biệt phù hợp sử dụng ở những đô thị đông đúc như Hà Nội. Và việc người dân giảm sử dụng các phương tiện cá nhân như xe máy, ô tô và sử dụng tàu điện trên cao, xe bus điện,... sẽ giúp ích rất nhiều trong việc bảo vệ môi trường của Thủ đô.

- Phương tiện đường sắt đô thị an toàn, phù hợp với nhiều đối tượng: Đây là tàu đường sắt đô thị và chạy theo đường ray cố định, không có sự chen lấn của các phương tiện khác như ô tô, xe máy hay xe bus nên không chỉ nhanh mà còn an toàn. Tất cả các đối tượng đều có thể sử dụng được phương tiện đường sắt đô thị.

- Phương tiện đường sắt đô thị giúp nâng tầm hệ thống giao thông công cộng trong nước. Việc xây dựng thành công tuyến đường sắt đô thị khá hiện đại và có tính thẩm mỹ cũng đã giúp nâng tầm hệ thống công cộng của nước ta trở nên hiện đại hơn, sánh được với các quốc gia phát triển trong cùng khu vực và thế giới. Khẳng định được sự phát triển nhanh chóng và mạnh mẽ của Việt Nam.

### 6.2. Đối với nhân tố Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân

Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng các phương tiện cá nhân truyền thống vẫn tiện ích hơn việc sử dụng phương tiện công cộng như tốc độ hơn, công suất hơn, đi được đoạn đường dài hơn, v.v. làm cản trở ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị. Với kết quả nghiên cứu của tác giả đã chứng minh nhân tố Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân ( $\beta = -0.160$ ) có ảnh hưởng đến ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị. Hạn chế phương tiện cá nhân là một xu hướng tất yếu của các đô thị trên thế giới. Theo tác giả, để từng bước hạn chế xe cá nhân, cần thực hiện đồng bộ ba biện pháp chính:

- (1) Biện pháp hành chính: Hạn chế, thậm chí cấm sử dụng ô tô và xe máy tại một số khu vực như trung tâm thành phố, nghiên cứu từng bước áp dụng hạn chế xe ngoại tỉnh vào trung tâm trong

giờ cao điểm.

Trên các tuyến có làn dành riêng cho xe buýt, cấm ô tô và xe máy hoạt động hoặc chỉ cho đi một chiều hay chỉ cho hoạt động ngoài giờ cao điểm hoặc thời gian không có xe buýt; cấm đỗ xe máy và kinh doanh buôn bán trên vỉa hè; đồng thời có thể nghiên cứu áp dụng chế độ làm việc lệch giờ giữa các khối cơ quan hành chính, trường học và khối kinh doanh để giảm lượng xe vào các giờ cao điểm.

(2) Biện pháp kinh tế: có thể tập trung chủ yếu vào một số giải pháp hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân tham gia giao thông thông qua các chính sách tăng thuế nhập khẩu, lệ phí đăng ký, thu phí phương tiện khi tham gia giao thông vào khu vực trung tâm thành phố, phí kiểm định xe bắt buộc; áp dụng hệ thống thu phí giao thông điện tử, số tiền mà các lái xe phải trả cho việc sử dụng mỗi tuyến đường sẽ phụ thuộc vào mức độ ùn tắc trên tuyến đường đó. Các chính sách mang tính kinh tế đều nhằm mục tiêu làm cho người dân thấy việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng có tính kinh tế cao hơn so với sử dụng phương tiện cá nhân. Lúc này người tham gia giao thông sẽ chỉ sử dụng phương tiện cá nhân khi thật cần thiết. Số tiền thu được từ các khoản phí nêu trên sẽ được đưa vào quỹ phát triển giao thông đô thị do Thành phố quản lý nhằm phục vụ nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng giao thông và vận tải công cộng đô thị.

(3) Biện pháp tâm lý, giáo dục: Nhằm khuyến khích, tạo điều kiện và tiến tới yêu cầu các đối tượng như sinh viên, học sinh và các công chức, viên chức và những lãnh đạo trong cơ quan quản lý nhà nước, đặc biệt là tại cơ quan chính quyền thành phố, phải sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng phục vụ đi lại, nhằm tạo sức lan tỏa đến các đối tượng khác. Tất nhiên, để thực hiện giải pháp này đòi hỏi phải phát triển đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông công cộng, đảm bảo tính kết nối, liên thông, điều này đòi hỏi các cơ quan quản lý nhà nước cần có một chiến lược tổng thể.

### 6.3. Đối với yếu tố Chuẩn mô tả

Kết quả nghiên cứu cho thấy biến Chuẩn mô tả có tác động lên ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị của người dân thành phố Hà Nội ( $\beta = 0.140$ ). Để lan tỏa ảnh hưởng tích cực từ những người đã và đang sử dụng phương tiện đường sắt đô thị lên những người khác, nhằm thu hút ngày càng nhiều người dân tiếp cận với loại hình phương tiện này, giải pháp hướng tới là cần nâng cao chất lượng dịch vụ, hiệu quả hỗ trợ của đơn vị vận hành tàu để làm hài lòng khách, đồng thời, tạo thói quen văn minh cho khách khi đi tàu, góp phần xây dựng văn hoá giao thông nói chung của Thủ đô Hà Nội. Cụ thể:

Thứ nhất, phải tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho hành khách tiếp cận các nhà ga bằng mọi phương thức, mọi phương tiện họ đang sử dụng. Thực tế hiện có tới 65% số người được hỏi bày tỏ lo ngại vì các nhà ga không gần nhà, 64% lo ngại vì thiếu chỗ gửi xe máy, xe đạp để đi tàu điện, 52% thấy chưa thuận tiện vì phải chuyển đổi nhiều loại phương tiện bao gồm cả tàu điện trên cao mới đến được nơi ở, cơ quan... [26]. Bởi vậy, cần tăng cường mọi hướng tiếp cận đường sắt đô thị bằng cách tạo không gian đi bộ thông thoáng, tăng cường các điểm trông giữ xe quanh nhà ga. Trong đó cần quan tâm nhiều hơn đến hành lang dành cho người khuyết tật, người già đến với đường sắt đô thị.

Thứ hai là, xây dựng giá vé hợp lý, đa dạng, đáp ứng nhu cầu đi tàu cho mọi loại hình hành khách, từ đi trải nghiệm, sử dụng thường xuyên cho đến khách vắng lai vì công việc.

Thứ ba là, tiếp tục tăng cường kết nối phương tiện đường sắt đô thị với các loại hình vận tải công cộng khác để hành khách có thể sử dụng trọn gói dịch vụ này, thay thế hẳn xe cá nhân.

Thứ tư là, tổ chức các dịch vụ gia tăng, trước tiên phục vụ hành khách đi tàu, sau đó là khai thác tiềm năng thương mại của phương tiện đường sắt đô thị. Cụ thể, tại các nhà ga có thể cho phép kinh doanh quảng cáo; đặt cây ATM; máy bán hàng tự động, ki ốt bán đồ ăn nhanh, tạp hoá... Có đầy đủ tiện ích, hành khách sẽ gắn bó với đường sắt đô

thị hơn, nguồn lực tái đầu tư cho đường sắt đô thị cũng rõ rệt, bền vững hơn.

Thứ năm là, công tác tuyên truyền phải được làm tốt ngay từ đầu, duy trì đều đặn. Tuyên truyền cho người dân thấy được tính ưu việt của phương tiện đường sắt đô thị, bằng mọi phương thức, hướng dẫn, hành khách sử dụng dịch vụ dễ dàng, thuận tiện nhất. Đồng thời, không ngừng quảng bá, xây dựng hình ảnh tàu điện trên cao thân thiện, gần gũi, văn minh trong đời sống đô thị.

#### Lời cảm ơn

Tác giả xin chân thành cảm ơn sự hỗ trợ của Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải cho nghiên cứu “Ứng dụng Lý thuyết hành vi dự định TPB mở rộng đánh giá ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị của người dân thành phố Hà Nội”!

#### Tài liệu tham khảo

- [1] Litman, Todd Alexander, *Evaluating Quality of Accessibility for Transportation Planning*. No. 08-0495, 2008.
- [2] Hensher, Zheng Li, David A, *Crowding in Public Transport: A Review of Objective and Subjective Measures*, Volume 16, Issue 2, April 2013, Pages 107-134.
- [3] Bruce Schaller, *Enhancing Transit's Competitiveness: A Survey Methodology*, Volume 1669, Issue 1, <https://doi.org/10.3141/1669>.
- [4] Bruce Schaller, *A Regression Model of the Number of Taxicabs in U.S. Cities*, *Journal of Public Transportation*, Volume 8, Issue 5, December 2005, Pages 63-78, <https://doi.org/10.5038/2375-0901.8.5.4>.
- [5] Ali, Alphonsus Nwachukwu, *An assessment of the quality of intraurban bus services in the city of Enugu, Enugu State, Nigeria*, *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, Vol. 5, No. 6 (15) (May 2010), pp. 74-91, <https://www.jstor.org/stable/24872593>.
- [6] Bamberg, S., Ajzen, I., Schmidt, P., 2003. *Choice of Travel Mode in the Theory of Planned Behavior: The Roles of Past Behavior, Habit, and Reasoned Action*. *Basic and Applied Social Psychology* 25 (3), 175–187.
- [7] Bamberg, S., Hunecke, M., Blobaum, A., 2007. *Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies*. *Journal of Environmental Psychology* 27 (3), 190–203.
- [8] *World Population Review*: <http://worldbank.org>.
- [9] <https://laodongvaphapluat.laodongthudo.vn/pu-ong-tien-ca-nhan-tang-chong-mat-ha-noi-van-con-35-diem-den-un-tac-giao-thong-2984.html><https://vov.vn/xa-hoi/bui-min-ha-noi-o-dau-ra-lam-sao-de-dan-khong-phai-hit-bui-min-nua-993973.vov>
- [10] <https://karofi.com/khong-khi-ha-noi-o-muc-gay-hai-cho-suc-khoe-bv2206.html>
- [11] <https://nhipsonghanoi.hanoimoi.com.vn/tin-tuc/quy-hoach-do-thi/825902/dong-bo-hoa-duong-sat-do-thi>
- [12] <https://vneconomy.vn/metro-cat-linh-ha-dong-duoc-rot-them-hon-900-ty-dong-von-dau-tu-cong-trung-han.htm>
- [13] [https://vi.wikipedia.org/wiki/tau\\_dien\\_tren\\_cao](https://vi.wikipedia.org/wiki/tau_dien_tren_cao)
- [14] Ajzen, I. (1991). *The Theory of Planned Behavior*. *Organization Behaviour and Human Decision Processes* Ajzen, I., Fishbein, M. (1975). *theory of reasoned action*.
- [15] Long-Chuan Lu, Wen-Pin Chang, Hsiu-Hua Chang, *Consumer attitudes toward blogger's sponsored recommendations and purchase intention: The effect of sponsorship type, product type, and brand awareness*, *Computers in Human Behavior*, Volume 34, May 2014, Pages 258-266, <https://doi.org/10.1016/j.chb.2014.02.007>
- [16] Ajzen, I. (2002). *Residual effects of past on later behavior: Habituation and reasoned action perspectives*. *Personality and Social Psychology Review*, 107–122.



- [17] Cialdini, R.B., Reno, R.R., Kallgren, C.A., 1990. A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places. *Journal of Personality and Social Psychology* 58 (6), 1015–1026.
- [18] Donald, I., Cooper, S. R., 2001. A facet approach to extending the normative component of the theory of reasoned action. *Br. J. Soc. Psychol.*, 40(4), 599-621.
- [19] Harland, P., Staats, H., Wilke, H.A., 1999. Explaining proenvironmental intention and behavior by personal norms and the theory of planned behavior. *Journal of Applied Social Psychology* 29 (12), 2505–2528.
- [20] Doran, R., Larsen, S., 2016. The Relative Importance of Social and Personal Norms in Explaining Intentions to Choose Eco-Friendly Travel Options. *Int. J. Tourism Res.* 18 (2), 159–166.
- [21] Lind, H.B., Nordfjærn, T., Jørgensen, S.H., Rundmo, T., 2015. The value-belief-norm theory, personal norms and sustainable travel mode choice in urban areas. *Journal of Environmental Psychology* 44, 119–125.
- [22] Zhang, D., Schmocker, J.-D., Fujii, S., Yang, X., 2016. Social norms and public transport usage: empirical study from Shanghai. *Transportation* 43 (5), 869–888.
- [23] Ravis, A., Sheeran, P., 2003. Descriptive norms as an additional predictor in the theory of planned behaviour: A meta-analysis. *Curr Psychol* 22 (3), 218–233.
- [24] Beirão, J.A. Sarsfield Cabral, Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study, *Transport Policy*, Volume 14, Issue 6, November 2007, Pages 478-489, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.009>
- [25] Chen, C.-F., Chao, W.-H., 2011. Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 14 (2), 128–137.
- [26] <https://kinhtedothi.vn/bay-dieu-kien-de-nang-cao-hieu-qua-duong-sat-do-thi.html>