

KIẾN THỨC – THÁI ĐỘ - THỰC HÀNH VỀ ĐỘI MŨ BẢO HIỂM ĐÚNG CÁCH VÀ TUÂN THỦ LUẬT GIAO THÔNG Ở HỌC SINH KHỐI 6, 7 TRƯỜNG THCS CHU VĂN AN THỊ XÃ THỦ DẦU MỘT TỈNH BÌNH DƯƠNG THÁNG 4 NĂM 2009

Lê Tăng Tú Mỹ *, Trần Thiện Thuận*

TÓM TẮT

Đặt vấn đề: ATGT hiện đang là vấn đề được xã hội quan tâm nhiều nhất. Tình hình vi phạm luật GT nhất là không đội MBH khi TGGT ở lứa tuổi thanh thiếu niên, học sinh ngày càng cao. Do đó, chúng tôi thực hiện nghiên cứu nhằm đánh giá kiến thức, thái độ và thực hành của học sinh trường THCS Chu Văn An, TX Thủ Dầu Một, Bình Dương trong việc đội MBH và tuân thủ luật giao thông.

Mục tiêu nghiên cứu: Xác định tỷ lệ học sinh khối 6, 7 có KAP đúng về đội mũ bảo hiểm và tuân thủ luật giao thông và xác định các mối liên quan giữa kiến thức đúng, thái độ đúng với thực hành đúng.

Phương pháp nghiên cứu: Nghiên cứu cắt ngang mô tả KAP của học sinh khối lớp 6 và 7 ở trường THCS Chu Văn An, thị xã Thủ Dầu Một, Bình Dương. Đối tượng được chọn vào nghiên cứu theo phương pháp chọn mẫu cụm bậc 1.

Kết quả nghiên cứu: Sau khảo sát, tỷ lệ học sinh có kiến thức đúng về ATGT và đội MBH khá cao tuy nhiên thái độ và thực hành của các em còn rất thấp.

Kết luận: Khoảng cách giữa kiến thức, thái độ và thực hành của học sinh còn khá xa. Đặc biệt cần chú trọng GDSK nhằm thay đổi thái độ của các em đối với vấn đề ATGT và đội MBH khi TGGT.

Từ khóa: kiến thức, thái độ, thực hành, đội mũ bảo hiểm đúng cách, luật giao thông.

ABSTRACT

KNOWLEDGE – ATTITUDE – PRACTICE ABOUT WEARING JUDICIOUS HELMET AND CONFORMING TO TRAFFIC LAW AMONG 6TH AND 7TH FORM AT CHU VAN AN SECONDARY SCHOOL IN THU DAU MOT TOWN, BINH DUONG PROVINCE, APRIL 2009.

Le Tang Tu My, Tran Thien Thuan * Y Hoc TP. Ho Chi Minh *Vol.14 -Supplement of No 1-2010: 162-

168

Background: Traffic safety is a most matter of social concern. Situation violate traffic laws, especially not wear helmets when participating transportation in age youth, students are more increasing. Therefore, we do research to assess knowledge, attitudes and practices of the Secondary School Chu Van An, Thu Dau Mot town, Binh Duong province for the use helmet and compliance traffic.

Objectives: Determining the biomass ratio of 6, 7 are correct KAP helmets and comply with traffic rules and define the connection between proper knowledge, proper attitude and practice properly.

Method: Research KAP cross section describes the student's grade 6 and 7 at the High School Chu Van An, Thu Dau Mot town, Binh Duong province. Subjects were selected to study the method of selecting a sample entry level.

Results: After the survey, the percentage of students with correct knowledge on safety helmets and high but attitudes and practices of the children still very low.

Conclusion: The gap between knowledge, attitude and practice of students is quite remote. Special attention

* Khoa Y Tế Công cộng - Đại học Y Dược Tp. HCM

Địa chỉ liên hệ: ThS.BS. Trần Thiện Thuận

ĐT: 0908119686

should be health education to change attitudes of the children to safety traffic and wear helmets when participating traffic

Keywords: Knowledge – attitude – practice; judicious helmet; traffic law.

ĐẶT VẤN ĐỀ

ATGT là vấn đề đang được XH quan tâm nhất. Hàng năm trên thế giới có 1,2tr người chết, 50tr người khác bị thương tật suốt đời do TNGT. TNGT đứng thứ 5 trong các bệnh không lây chiếm tỷ lệ cao nhất và CTSN là nguyên nhân tử vong hàng đầu trên thế giới (WHO, 2002). Tại Việt Nam: TNGT là nguyên nhân thứ 3 gây tử vong (sau tim mạch và bệnh truyền nhiễm). Trong đó, Bình Dương là tỉnh phát triển mạnh về công nghiệp hóa, hiện đại hóa, tập trung nhiều khu công nghiệp nhất nhì trên đất nước do đó lưu lượng xe trên các tuyến đường của tỉnh và thị xã hàng ngày rất cao gây nên nhiều hiểm họa về ATGT. Nguy cơ chấn thương và tử vong do tai nạn xe máy cao hơn nhiều so với tai nạn xe 4 bánh. Chấn thương đầu cổ là nguyên nhân chính tử vong thương tích và tàn tật. Người dân (nhất là lứa tuổi 12-29) thường không đội MBH và không am hiểu luật GT. Hơn nữa số lượng thanh thiếu niên vi phạm luật GT, không ý thức mà còn chống lại lực lượng CSGT ngày càng tăng.

Mục tiêu nghiên cứu

1. Xác định tỷ lệ kiến thức - thái độ - thực hành về đội mũ bảo hiểm đúng cách và tuân thủ luật giao thông ở học sinh khối 6, 7 tại trường Chu Văn An tỉnh Bình Dương tháng 4 năm 2009 .
2. Xác định mối liên quan giữa kiến thức, thái độ, thực hành của học sinh về đội mũ bảo hiểm và tuân thủ luật lệ giao thông với các đặc điểm dân số xã hội
3. Xác định mối liên quan giữa kiến thức với thực hành, giữa thái độ với thực hành về đội mũ bảo hiểm và tuân thủ luật lệ giao thông

ĐỐI TƯỢNG-PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Đây là một nghiên cứu cắt ngang mô tả trên một nhóm học sinh khối 6,7 trường THCS Chu Văn An, thị xã Thủ Dầu Một, tỉnh Bình

Dương vào tháng 4 - 2009. Một nghiên cứu thử trên 30 học sinh cho thấy các tỉ lệ của kiến thức, thái độ, và thực hành đúng là 58%, 25%, và 30%, tương ứng. Để có 95% tin tưởng có 80% học sinh có kiến thức và thực hành đúng về đội MBH và tuân thủ luật GT, với sai số cho phép là 5% và hệ số hiệu quả thiết kế là 2 của mẫu cụm, cỡ mẫu được ước lượng là 648 học sinh. Kỹ thuật chọn mẫu gồm một bậc với cụm là khối lớp. Đối tượng nghiên cứu là học sinh đang theo học tại trường, và bị loại nếu vắng mặt trong buổi khảo sát.

Nghiên cứu được tiến hành từ 15/04/09-30/04/09, khảo sát kiến thức, thái độ, và thực hành của học sinh. Phương pháp lấy mẫu là phát bảng câu hỏi tự điền tại lớp với sự trợ giúp của các giáo viên chủ nhiệm.

Kiến thức được khảo sát về việc đội MBH (nguyên nhân, tác hại, lợi ích và mức độ cần thiết, chất lượng, TPCT, cách đội và quy định đội MBH), về tuân thủ luật GT (ATGT, nguyên nhân TNGT, làn đường đúng...). Các thái độ được khảo sát bao gồm sự suy nghĩ của học sinh về cảm giác khi đội MBH, giá cả, mức quan trọng, cần thiết và tác dụng của MBH, mức độ cần thiết của QĐ Bắt buộc đội MBH, sự nguy hiểm khi qua đường, chạy tốc độ cao, chạy trên vỉa hè, vượt đèn đỏ, chờ quá số người quy định. Các thực hành được khảo sát là mức độ sử dụng MBH và ca1c hành vi khi qua đường, đi đúng làn đường, dừng đúng vạch hay chạy xe trên vỉa hè, vượt đèn đỏ, chờ quá số người quy định, đi dàn hàng... Những biến số nền của đối tượng nghiên cứu gồm lớp, giới, phương tiện sử dụng, học luật GT ở trường, từng chứng kiến TNGT, từng bị TNGT. Dữ kiện được phân tích bằng STATA 10. Số thống kê mô tả gồm tần số và phần trăm. Phân tích các mối liên quan bằng phép kiểm chi bình phương với mức ý nghĩa với vọng trị >5%, dùng phép kiểm Fisher nếu vọng

trị <5%. Mức độ liên quan được ước lượng với PR (prevalence ratio: tỉ số tỉ lệ hiện mắc) và khoảng tin cậy 95% của PR.

KẾT QUẢ VÀ BÀN LUẬN

Bảng 1. Các đặc tính của mẫu nghiên cứu (N= 469)

ĐẶC ĐIỂM		TẦN SỐ	TỶ LỆ (%)
Lớp	Lớp 6	270	58
	Lớp 7	199	42
Giới	Nam	226	48
	Nữ	243	52
Được chở bằng xe máy	Liên tục	156	33
	Thường xuyên	233	50
	Vài lần/tuần	44	9
	Vài lần/tháng	17	4
	Chưa bao giờ	19	4
Học luật GTĐB ở trường	Có	436	93
	Không	33	7
Chứng kiến TNGT	Liên tục	26	6
	Thường xuyên	79	17
	Vài lần/tuần	61	13
	Vài lần/tháng	222	47
	Chưa bao giờ	81	17
Bị TNGT phải nhập viện	Liên tục	2	0.4
	Thường xuyên	2	0.4
	Vài lần/tuần	7	2
	Vài lần/tháng	18	4
	Chưa bao giờ	440	94

Dân số nghiên cứu phân bố khá đồng đều giữa nam và nữ với tỷ lệ 48% và 52%. 87% được phụ huynh đưa đón bằng xe gắn máy, 40% tự TGGT bằng xe đạp, đi bộ, chỉ 2% đi bằng các phương tiện đưa rước công cộng như xe buýt, xe đưa rước học sinh. Điều này có thể lý giải được do các em vừa chuyển từ cấp tiểu học lên bậc THCS nên vẫn được cha mẹ dành thời gian đưa, ngoài ra các phương tiện khác mà các em sử dụng phổ biến là đi xe đạp, xe đạp điện hay đi bộ... là phù hợp với độ tuổi các em. 93% đã được học luật GTĐB tại trường cho thấy nhà trường có chú trọng giảng dạy ATGT cho học sinh. Số lượng học sinh từng chứng kiến TNGT và chứng kiến thường xuyên là rất cao, chiếm khoảng 83%. Số học sinh từng bị nhập viện khoảng 7%.

Bảng 2. Kiến thức-Thái độ-Thực hành đúng về MBH và ATGT

Nội dung	KT (N = 469)	TĐ (N = 469)	TH (N = 469)
KAP MBH	68 %	59 %	65 %

KAP ATGT	70 %	64 %	71 %
----------	------	------	------

Kiến thức về lợi ích đội MBH: 68% học sinh có kiến thức đúng về lợi ích MBH. Tỷ lệ này chưa cao và thấp hơn so với tỷ lệ nghiên cứu của Bùi Thị Hy Hân năm 2007 trên đối tượng người dân xã Tân Thới Nhì năm 2007 (85%). Hầu hết các em biết được các lợi ích của MBH như tránh chấn thương vùng đầu (97%), giảm tử vong (96%) và cần thiết phải đội MBH (96%). Các em cũng biết được các nguyên nhân gây tổn thương não bộ và tác hại của CTSN. Tuy nhiên, các em lại ít quan tâm đến chất lượng MBH, mà lại quan tâm kiểu dáng, hoạ tiết bên ngoài. Khoảng 90% học sinh có kiến thức đúng về chọn MBH chất lượng và chú ý đến tem tiêu chuẩn, nhưng chỉ có 69% quan tâm đến trọng lượng, 74% quan tâm đến vỏ và quai đeo của mũ. Phần lớn các em còn chưa nắm rõ thành phần cấu tạo đầy đủ của 1 chiếc. Điều này cho thấy khả năng lựa chọn MBH chất lượng của các em chưa cao. Tỷ lệ học sinh biết đội MBH đúng cách còn thấp hơn nữa, chỉ có 29% trả lời đúng: đội ngay ngắn, mũ không bị xô dịch và cài dây quai vừa khít cằm. Nhìn chung, các em chưa nhận thức được hết tầm quan trọng trong việc lựa chọn MBH đủ tiêu chuẩn và chú ý đội MBH đúng cách khi TGGT. Điều này có thể dẫn đến những thương tổn đáng tiếc khi có TNGT xảy ra.

Kiến thức về ATGT: Các em nhận biết khá tốt nguyên nhân chính gây TNGT. Trong đó, nguyên nhân các em quan tâm nhiều nhất là phóng nhanh, vượt ẩu (95%); kế tiếp là uống rượu bia khi TGGT (94%); chạy quá tốc độ (93%); không đi đúng phần đường (90%); ý thức kém của người TGGT (90%). Điều kiện đường xá cũng là nguyên nhân gây TNGT được các em chọn khá nhiều (83%), các nguyên nhân còn lại chỉ chiếm từ 71-78%. 67% các em biết được làn đường lưu thông dành cho xe đạp và xe gắn máy. Nhưng về nguyên tắc ATGT thì chỉ có 42% có kiến thức đúng và đủ. Tỷ lệ kiến thức về ATGT của các em không cao nên cần được giáo dục, nâng cao nhằm giúp

các em nắm vững các nguyên tắc về ATGT, tránh các hành vi vi phạm luật khi TGGT.

Thái độ về lợi ích đội MBH: Các em học sinh có thái độ khá tích cực đối với mức độ cần thiết của MBH (90%), gần 89% cho rằng MBH đảm bảo an toàn cho người đội và quy định “Bắt buộc đội MBH trên mọi tuyến đường” là rất cần thiết. Tuy nhiên, các em vẫn chưa có thái độ tích cực đối với việc đội MBH do 49% cho rằng đội MBH sẽ làm ảnh hưởng đến vẻ thẩm mỹ, 59% cho rằng MBH gây khó chịu ở đầu và gần 70% các em nghĩ rằng giá cả là quan trọng và làm ảnh hưởng đến việc đội MBH. Điều này phù hợp với tâm trạng chung của khá đông người dân. Mặc dù biết rõ lợi ích của MBH, hiểu nguy cơ của việc không đội MBH thậm chí đã từng có người thân bị TNGT nhưng họ vẫn thờ ơ và thường biện minh cho việc không đội MBH của mình là: MBH thật nóng, thật nặng hay trông không có thẩm mỹ hoặc tôi chẳng bao giờ đội nó vì tôi đi chậm trong thành phố...

Thái độ về ATGT: 88% cho rằng vượt đèn đỏ là nguy hiểm, 72% cho rằng nguy hiểm khi đi bộ qua giao lộ lúc đèn tín hiệu giao thông dành cho xe máy bật xanh, 71% sợ được chở hoặc chạy xe với tốc độ cao, 67% cho rằng không nên và không được phép chạy xe trên vỉa hè dù đường đang kẹt xe và vỉa hè trống, 64% cho rằng không nên chở trên 2 người khi đi xe máy và xe đạp. Nhìn chung, tỷ lệ thái độ đúng về ATGT của các em chưa cao có lẽ vì tình hình giao thông hiện nay khá phức tạp: việc kẹt xe, ùn tắc giao thông vào giờ cao điểm vốn chưa thể giải quyết triệt để, cơ sở hạ tầng đường bộ chưa phát triển. Việc lề đường vỉa hè trống trải, rộng rãi, lưu thông khá dễ dàng so với mặt đường kẹt xe, thậm chí lầy lội khiến cho nhiều người khó chấp nhận. Thêm vào đó, hệ thống đèn tín hiệu giao thông chưa thật sự hoàn chỉnh, việc xử lý cũng chưa thật nghiêm minh, khiến cho một số đối tượng có tâm lý khó chịu hoặc hung phấn quá mức, dễ vi phạm luật lệ GT như vượt đèn đỏ, chạy dàn

hàng, chở quá số người quy định. Tóm lại, tỷ lệ thái độ đúng của các em học sinh là tương đối phù hợp với mặt bằng kiến thức của các em.

Thực hành đội MBH: Tỷ lệ đội MBH trên đoạn đường bắt buộc khá cao (92%). Có 85% cho biết luôn đội MBH trên mọi tuyến đường, 83% đội MBH cả khi biết không có công an. Tuy nhiên, trong tháng vừa qua thì chỉ có 72% là luôn luôn đội MBH trên mọi tuyến đường. Điều này cho thấy một số các em học sinh còn cho việc đội MBH là do quy định của pháp luật chứ không tự nguyện vì ích lợi của cá nhân các em.

Thực hành ATGT: 77.19% học sinh không bao giờ đi bộ qua đường khi đèn GT dành cho xe máy bật xanh, chỉ có 59.06% dừng đúng vạch quy định. Các tỷ lệ thực hành khác từ 70-75%. Kết quả này phù hợp với thái độ của các em về vấn đề tuân thủ luật khi TGGT.

Bảng 3. Mối liên quan giữa kiến thức về đội MBH và tuân thủ luật GT với các đặc tính mẫu (N=469)

Đặc tính của mẫu		Kiến thức về MBH		Kiến thức về ATGT	
		p	PR (KTC 95%)	p	PR (KTC 95%)
Lớp	Lớp 6	0.14	0.9 (0.79-1.03)	0.59	0.96 (0.86-1.09)
	Lớp 7				
Giới	Nữ	0.004	1.2 (1.06-1.36)	0.91	1.01 (0.89-1.13)
	Nam				

Kiến thức về MBH bị tác động bởi các yếu tố như giới, việc các em liên tục được chở bằng xe gắn máy. Theo kết quả khảo sát thì tỷ lệ kiến thức đúng về MBH ở học sinh nữ cao gấp 1.2 lần ở học sinh nam, và tỷ lệ kiến thức đúng ở những học sinh được chở bằng xe máy liên tục cao gấp 1.59 lần học sinh chưa bao giờ được chở bằng xe máy. Điều này khá dễ hiểu vì các em nữ thường có thói quen tìm hiểu kỹ cách thức sử dụng, bảo quản cũng như những lợi ích của MBH đem lại, tốt hơn so với các em nam. Thêm vào đó, những em liên tục được chở bằng xe máy sẽ có điều kiện sử dụng MBH nhiều hơn nên có thể so sánh lựa chọn, nhận xét chất lượng và biết cách đội mũ tốt hơn.

Bảng 4. Mối liên quan giữa thái độ về đội MBH và tuân thủ luật GT với đặc tính mẫu (N=469)

Đặc tính của mẫu		Kiến thức về MBH		Kiến thức về MBH	
		p	p	p	PR (KTC 95%)
Lớp	Lớp 6 Lớp 7	<0.001	1.54 (1.3-1.84)	<0.001	1.31 (1.13-1.51)
Giới	Nữ Nam	0.65	1.04 (0.89-1.2)	0.026	1.16 (1.02-1.34)
Học luật GTĐB ở trường	Có Không	0.09	1.33 (0.91-1.89)	0.019	1.45 (0.99-2.12)
Chứng kiến TNGT	Chưa bao giờ	0.024	1.79 (0.96-3.32)	0.031	1.65 (0.94-2.88)
	Vài lần/tháng	0.03	1.71 (0.93-3.14)	0.019	1.66 (0.96-2.85)
	Vài lần/tuần	0.098	1.59 (0.85-2.98)	0.035	1.65 (0.94-2.88)
	Thường xuyên	0.013	1.9 (1.02-3.56)	0.097	1.54 (0.86-2.73)
	Liên tục	-	1	-	1

- : Không xác định X: Không tính do dùng phép kiểm định chính xác Fisher

Học sinh lớp 6 có thái độ đúng về ATGT cao hơn các học sinh lớp 7. Điều này có thể do các em học sinh lớp 6 tiếp thu nhanh và áp dụng tốt các kiến thức ATGT mà mình được học từ nhà trường, gia đình. Khối lớp 7 tuy có kiến thức đúng về ATGT cao hơn nhưng do tâm lý tuổi dậy thì có những biến chuyển khiến các em thường có những suy nghĩ bốc đồng, thích chứng tỏ mình... nên dẫn đến có thái độ chưa đúng. Sự khác biệt thái độ về ATGT giữa hai giới nam và nữ là điều khá thực tế và phù hợp với nhiều nghiên cứu trước đây. Các bạn nữ thường có thái độ đúng tốt hơn nam nên kết quả khảo sát của tác giả Phan Ánh Tuyết và Lê Thị Hồng Thi cho thấy tỷ lệ nạn nhân nam thường cao hơn tỷ lệ nạn nhân nữ rất nhiều (từ 38-44%). Ngoài ra, những học sinh được chở bằng xe gắn máy sẽ có thái độ đúng về ATGT cao hơn so với những học sinh chưa từng được chở bằng xe gắn máy. Tuy nhiên, số học sinh được chở vài lần trong

tháng lại có thái độ đúng về ATGT cao hơn các học sinh còn lại. Điều này có lẽ do các em có thể sử dụng nhiều PTGT khác nhau nên nhận thức được điều nào là nguy hiểm, điều nào là không nên làm khi TGTT. Bên cạnh đó, yếu tố được học luật GTĐB ở trường cũng ảnh hưởng đến tỷ lệ thái độ đúng của các em. Việc này cho thấy những buổi học ngoại khóa hay truyền thông GDSK về ATGT sẽ có những hiệu quả tốt. Những em cho rằng mình liên tục chứng kiến TNGT đa số là các học sinh lớp 7. Do đó, các em tuy biết rằng TNGT để lại những hậu quả nghiêm trọng và xảy ra rất thường xuyên, liên tục nhưng do tâm lý của tuổi mới lớn, các em muốn chứng tỏ mình không biết sợ hay những hành vi vi phạm sẽ gây cảm giác thích thú cho mình. Chính vì vậy, thái độ đúng của các em về vấn đề này khá thấp, thậm chí thấp hơn những em cho rằng mình chưa từng chứng kiến TNGT nhưng biết tuân thủ luật GT.

Bảng 5. Mối liên quan giữa thực hành về đội MBH và tuân thủ luật GT với các đặc tính mẫu (N=469)

Đặc tính của mẫu		Thực hành về MBH		Thực hành về ATGT	
		P	PR (KTC 95%)	P	PR (KTC 95%)
Được chở bằng xe máy	Chưa bao giờ	-	1	-	1
	Vài lần/tháng	0.023	2.17 (1.05-4.49)	-	1
	Vài lần/tuần	0.006	2.15 (1.08-4.28)	0.55	1.1 (0.78-1.55)
	Thường xuyên	0.005	2.05 (1.05-3.99)	0.89	1.02 (0.74-1.4)
	Liên tục	0.002	2.17 (1.11-4.23)	0.77	1.05 (0.76-1.44)
Học luật GTĐB ở trường	Có Không	0.35	1.14 (0.84-1.54)	0.011	1.41 (1.01-1.97)

- : Không xác định X: Không tính do dùng phép kiểm định chính xác Fisher

Những học sinh được chở bằng xe máy, dù chỉ vài lần trong tháng hay được chở liên tục thì các em vẫn có điều kiện tìm hiểu, thực hành đội MBH tốt hơn những em chưa từng được chở bằng xe máy. Tỷ lệ thực hành ATGT

đúng ở những học sinh đã được học luật GTĐB ở trường cao hơn 1.41 lần so với những học sinh chưa được học luật GT tại trường. Điều này đánh giá được tầm quan trọng của việc giảng dạy về ATGT tại trường cũng như trong cộng đồng.

Bảng 6. Mối liên quan giữa kiến thức đúng với thực hành đúng về đội MBH

		KT		χ ²	P	PR (KTC 95%)
		Đúng	Chưa đúng			
TH	Đúng	230 (75 %)	75 (25 %)	21.91	<0.001	1.39 (1.19-1.62)
	Chưa đúng	89 (54 %)	75 (46 %)			

Mối liên quan giữa kiến thức đúng về lợi ích với thực hành đúng đội MBH có ý nghĩa thống kê (p < 0.001), trên cơ sở kiểm soát các biến số nền, cho thấy không có biến số gây nhiễu. Nói cách khác, những học sinh có kiến thức chung đúng về lợi ích của đội MBH sẽ có thực hành đội MBH đúng cao gấp 1.39 lần so với học sinh có kiến thức chưa đúng.

Bảng 7. Mối liên quan giữa thái độ đúng và thực hành đúng về việc đội MBH

		TĐ		χ ²	P	PR (KTC 95%)
		Đúng	Chưa đúng			
TH	Đúng	207 (68%)	98 (32%)	25.42	<0.001	1.55 (1.23-1.87)
	Chưa đúng	72 (44%)	92 (56%)			

Mối liên quan giữa thái độ đúng và thực hành đúng đội MBH có ý nghĩa thống kê (p < 0.001), trên cơ sở các biến số nền không gây nhiễu, không tương tác lên mối quan hệ này. Qua phân tích kết quả, tỷ lệ thực hành đội MBH của học sinh có thái độ đúng đối với việc đội MBH cao gấp 1.55 lần so với học sinh có thái độ chưa đúng

Bảng 8. Mối liên quan giữa kiến thức đúng và thực hành đúng về ATGT

		KT		χ ²	P	PR (KTC 95%)
		Đúng	Chưa đúng			
TH	Đúng	241 (72 %)	92 (28 %)	2.71	0.099	1.11 (0.97 - 1.28)
	Chưa đúng	88 (65 %)	48 (35 %)			

Mối liên quan giữa kiến thức đúng về ATGT với thực hành ATGT đúng không có ý nghĩa thống kê (p = 0.099), trên cơ sở các biến số nền không gây nhiễu, không tương tác đến mối liên quan này.

Bảng 9. Mối liên quan giữa thái độ đúng và thực hành đúng về ATGT

		TĐ		χ ²	P	PR (KTC 95%)
		Đúng	Chưa đúng			
TH	Đúng	254 (76%)	79 (24 %)	70.73	<0.001	2.17 (1.50-2.84)
	Chưa đúng	48 (35%)	88 (65 %)			

Mối liên quan giữa thái độ đúng đối với việc tuân thủ luật GTĐB và thực hành ATGT đúng có ý nghĩa thống kê. Các biến số nền không gây nhiễu hay tương tác lên mối liên quan này. Tỷ lệ thực hành đúng về ATGT ở học sinh có thái độ đúng đối với việc tuân thủ luật GT cao gấp 2.17 lần những học sinh có thái độ chưa đúng.

Một số giải pháp nhằm khuyến khích người dân luôn đội MBH và tham gia GT an toàn

Theo thăm dò, các em học sinh đã lựa chọn và đưa ra một số giải pháp nhằm khuyến khích người dân luôn đội MBH và tham gia giao thông an toàn như:

Biện pháp khuyến khích đội MBH: 97% chọn tuyên truyền GDSK, 82% chọn tăng cường thực thi pháp luật, 42% chọn biện pháp bán MBH với giá ưu đãi nhưng phải có chất lượng. Một số ý kiến khác như: trưng bày các hình ảnh về TNGT; bán MBH chất lượng nhưng cần đáp ứng về mặt mẫu mã đẹp, không nhái, giả; nêu tác hại của việc không đội MBH; phạt tởm; xử phạt nghiêm khắc các đối tượng vi phạm và có hệ thống theo dõi giám sát, tặng MBH cho trẻ em nghèo... Các em còn đề ra biện pháp nhắc nhở các bạn và người xung quanh đội MBH.

Biện pháp tham gia GT an toàn: 92% chọn đội MBH, 91% nói không với rượu bia khi

TGGT, 96% cho rằng cần phải tuân thủ luật lệ giao thông. Một số biện pháp khác được các em đề xuất như: tăng cường các cảnh sát giao thông vào giờ cao điểm; chạy xe với tốc độ chậm; giữ khoảng cách an toàn giữa các xe; không lạng lách, đánh võng; người lái xe cần hiểu rõ luật GT và ý thức tốt về ATGT; kiểm tra xe trước khi TGGT.

KẾT LUẬN

Học sinh có kiến thức tương đối khá về những lợi ích của việc đội MBH và ATGT, nhưng lại chưa có ý thức tốt và thái độ tích cực dẫn đến tỷ lệ thực hành của các em cũng không cao. Có mối liên quan giữa kiến thức đúng, thái độ đúng với hành vi đúng trong việc đội MBH, giữa thái độ đúng và thực hành đúng trong việc đảm bảo an toàn khi TGGT. Nhưng không có mối liên quan giữa kiến thức đúng và thực hành đúng trong việc đảm bảo an toàn khi TGGT. Do đó, ta có thể kết luận kiến thức đúng là điều kiện cần để có thực hành đúng nhưng chưa hẳn là điều kiện đủ. Một người có kiến thức đúng về MBH hay ATGT thì chưa thể chắc chắn họ sẽ luôn thực hành đúng về đội MBH và TGGT an toàn, vì bên cạnh kiến thức đúng còn có nhiều yếu tố quan trọng khác tác động đến kết quả thực hành của đúng của học sinh. Tuy nhiên, ta cũng có thể thấy thái độ là yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến tỷ lệ thực hành đúng của các em học sinh. Điều này khá phù hợp với kết quả của các đề tài liên quan được nghiên cứu trước đây, trên các đối tượng khác nhau như người dân, sinh viên Y Dược. Ở mọi độ tuổi, yếu tố thái độ đều giữ vai trò quyết định trong việc đối tượng có thực hành đúng cao hay thấp.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bùi Thị Hy Hân (2007), Kiến thức - thái độ - thực hành về đội mũ bảo hiểm của người dân xã Tân Thới Nhì, Học Môn năm 2007 và mối liên quan giữa kiến thức, thái độ với thực hành.
2. Công ty Honda Việt Nam, An toàn giao thông cho nụ cười trẻ thơ, Bộ giáo dục và đào tạo - Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, Cục cảnh sát giao thông Đường bộ - Đường sắt.
3. Ngô Ngọc Hoan (2008), KAP về An toàn giao thông đối với

xe máy của sinh viên ký túc xá Ngô Gia Tự - Đại học Y Dược Thành phố Hồ Chí Minh tháng 5/2008

4. Ngô Xuân Thắng, **Giao thông đường bộ Việt Nam - Thực trạng và giải pháp**, Diễn đàn ATGT - bộ GTVT & ủy ban an toàn giao thông quốc gia.

