

XÁC ĐỊNH MỘT SỐ YẾU TỐ NGUY CƠ LIÊN QUAN ĐẾN TAI NẠN GIAO THÔNG Ở NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN XE CƠ GIỚI

NG NG C C, NGUY N QU C TRI U, TR N DANH L I

TV N

Theo x p h ng c a T ch c Y t Th gi i v s n m m t s c kho c a con ng i do 10 nguyên nhân c b n gây nên thì tai n n giao thông ng hàng th 3 sau b nh tim m ch và b nh tr m c m n c c.

Theo thông báo c a T ch c y t Th gi i n m 2004, t l ch t do tai n n giao thông ng hàng th 2 nhóm tu i t 5-14 và 15- 29, và ng th 3 nhóm tu i t 30- 44 sau HIV/AIDS, lao. Trên toàn c u c tính hàng n m có kho ng 1,2 tri u ng i ch t do tai n n giao thông. Theo d báo con s ch t s còn ti p t c gia t ng, c bi t các n c có thu nh p th p. i u này cho th y tai n n giao thông nh h ng tr m tr ng n s c kho con ng i và là gánh n ng cho xã h i.

Các chỉ n l c kì m soát th ng tích t p trung vào d phòng c p 1, có ngh a là phòng không x y ra các tr ng h p th ng tích gi m thi u m c tr m tr ng c a th ng tích; ho c t p trung vào d phòng c p 2 ngh a là cung c p y ch m sóc Y t nh m nâng cao hi u qu i u tr, gi m thi u h u qu do th ng tích gây ra [1].

Tr c kia th ng tích giao thông ng b ít c quan tâm do quan ni m c xem nh m t tai n n hay m t s ki n ng u nhiên. Bên c nh ó th ng tích giao thông ng b th ng c nhìn nh n nh là m t v n c a các c quan giao thông h n là c a các c quan liên quan t i s c kho c ng ng. H u h t các n l c phòng ch ng th ng tích do giao thông m i ch c th c hi n các n c gi u và ch a c th c hi n các n c khác, n i có t l cao v t vong và tàn t t v nh vi n do tai n n [1].

Theo k t qu i u tra c a các tr ng i h c y n m 2001, ch n th ng do tai n n giao thông Vi t Nam chỉ m t l cao nh t, trong ó t su t t vong ch n th ng do tai n n giao thông là 26,7/100.000 dân. T i Vi t Nam, m i ngày có kho ng 30 ng i b ch t do tai n n giao thông ng b , kèm theo có t i hàng tr m ng i b ch n th ng ho c l i di ch ng tàn ph . Tai n n giao thông ng b x y ra ch y u nh ng ng i tr , tu i 21-50 [2], [3], [4],[7, [5], [6]; ây là l c l ng lao ng chính c a xã h i và c ng là i t ng s d ng các ph ng ti n c gi i ng b nh i u nh t, do v y nguy c tai n n giao thông ng b i t ng này là r t l n.

Vì v y chúng tôi nghiên c u tài này v i m c tiêu: Xác nh m t s y u t nguy c liên quan n tai n n giao thông ng i i u khi n xe c gi i vào khám và i u tr t i b nh vi n Xanh Pôn và h u ngh Vi t c Hà N i n m 2007.

IT NG VÀ PH NG PHÁP NGHIÊN C U

1. i t ng nghiên c u.

- Ng i i u khi n xe c gi i b tai n n giao thông ng b vào khám và i u tr t i các c s y t c ch n.

- Ng i i u khi n xe c gi i ch a b tai n n giao thông ng b t i c ng ng trong th i gian 5 n m tr l i ây.

2. a i m nghiên c u:

- B nh vi n h u ngh Vi t c- 40 Tràng Thi- Qu n Hoàn Kí m- Hà N i.

- B nh vi n Xanh Pôn- s 8- Chu V n An- Ba ình- Hà N i.

3. Th i gian nghiên c u: t tháng 5/2007 n tháng 12/2007.

4. Ph ng pháp nghiên c u:

4.1. Ph ng pháp nghiên c u B nh- Ch ng (Case – Control study)

- Tiêu chu n ch n nhóm b nh (ng i i u khi n xe c gi i b tai n n giao thông ng b):

+ Nh ng ng i i u khi n xe c gi i b tai n n giao thông ng b vào khám và i u tr t i B nh vi n Xanh Pôn và Vi t c trong th i gian nghiên c u.

+ Có kh n ng giao ti p và h p tác v i nghiên c u viên.

- Tiêu chu n ch n nhóm ch ng:

+ Nh ng ng i i u khi n xe c gi i ch a bao gi b tai n n giao thông ng b trong th i gian 5 n m tr l i, có s t ng ng v ngh nghi p và ph ng ti n.

+ S l ng nhóm ch ng: 1:1 (m t b nh/ m t ch ng).

+ Ngu n ch n nhóm ch ng: c ng ng dân c Thôn Th ng- xã Xuân nh- Huy n T Liêm- Hà N i. Nhóm ch ng c ch n theo k thu t ng u nhiên n.

C m u nghiên c u cho m i nhóm: tính theo công th c xác nh c m u cho nghiên c u B nh – Ch ng.

$$n = Z_{(1-\alpha/2)}^2 \frac{1/p_1(1-p_1) + 1/p_0(1-p_0)}{[\ln(1-\epsilon)]^2}$$

p₁: T l các cá th ph i nhi m v i y u t nguy c c c l ng cho nhóm b nh (l y t k t qu nghiên c u tr c, theo nghiên c u c a ng Ng c c và c ng s p = 48,9%).

P₀: T l cá th ph i nhi m v i y u t nguy c c c l ng cho nhóm ch ng.

p₁, p₀ có th c l y t k t qu nghiên c u tr c ó ho c nghiên c u th .

ε : chính xác mong i (m c chênh l ch cho phép gi a t su t chênh OR th c c a qu n th và OR thu c t m u nghiê n c u; OR= 2,41; ε = 25%).

c l ng p_0 theo công th c:

$$p_1 = \frac{(OR) p_0}{(OR) p_0 + (1 - p_0)}$$

$$p_0 = 0,23$$

Thay vào công th c tính c n= 413 C n i u tra: Nhóm b nh n= 413; nhóm ch ng n= 413

4.2 K thu t thu th p thông tin:

+ Thông tin v y u t nguy c liên quan n nhóm i u khi n xe c gi i b tại n n giao thông ng b : Ph ng v n tr c ti p it ng nghiê n c u ho c ng i i cùng b ng b câu h i c thi t k b i nhóm nghiê n c u.

+ Thông tin v y u t nguy c liên quan n tại n n giao thông nhóm i ch ng (ng i i u khi n xe c gi i ch a bao gi b tại n n giao thông ng b trong th i gian 5 n m tr l i ây): i u tra c ng ng Thôn Th ng- xã Xuân nh- Huy n T Liêm- Hà N i; nhóm ch ng c l a ch n theo k thu t ng u nghiê n n sau khi ã ch n c nhóm tại n n, có t ng ng v ngh nghi p và ph ng tí n m b o có th so sánh c v i nhóm b nh.

3. X lý s li u.

S d ng ph n m m SPSS 13.0 phân tích và x lý s li u theo thu t toán th ng kê y h c.

Tính các ch s :

$$OR = \frac{ad}{bc}$$

$$95\%CI_{OR} = OR^{1 \pm 1.96/z}$$

+ OR= 1 : Không có s k th p gi a y u t nguy c và tại n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i.

+ OR> 1.

95%CI_{OR} không ch a 1: Có s k th p gi a y u t nguy c và tại n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i, nguy c tại n n t ng lên nhóm có ph i nhi m.

95%CI_{OR} ch a 1: Không có s k th p gi a y u t nguy c và tại n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i.

+ OR<1; 95%CI_{OR} không ch a 1: Có s k th p gi a y u t nguy c và tại n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i, nguy c tại n n gi m nhóm có ph i nhi m.

+ Tính t l %.

$$P = \frac{a}{a+b} \times 100$$

+ So sánh th ng kê: s d ng test χ^2_{MH}

4. o c trong nghiê n c u

tài nghiê n c u c tri n khai trên c s t n tr ng n n nh n, gi i thích cho h y các thông tin nghiê n c u, h ng ý tham gia m t cách t nguy n và t t c các thông tin u ng gi kín. K t qu nghiê n c u c tài giúp cho vi c xu t gi i pháp

can thi p nh m nâng cao hi u qu s c p c u tại n n giao thông ng b ngoài b nh vi n khu v c Hà N i; góp ph n nâng cao ch t l ng ch m sóc s c kho c ng ng.

K T QU NGHIÊ N C U

1. M t s y u t nguy c liên quan n tại n n giao thông ng i i u khi n xe c gi i.

B ng 1 Ngh nghi p c a it ng nghiê n c u.

Ngh nghi p	Nhóm TNGT n= 413		Nhóm không TNGT n=416	
	S l ng	%	S l ng	%
Nông dân	10	2,4	12	2,9
CBCC	219	53,0	218	52,4
HS-SV	81	19,6	81	19,5
Buôn bán	68	16,5	68	16,4
Khác	35	8,5	37	8,9

Nh n xét: Tại n n giao thông ng i i u khi n xe c gi i liên quan m t thi t v i vi c i u khi n xe và i l i c a h , vì v y m b o so sánh gi a nhóm b tại n n và nhóm ch a b tại n n giao thông ng b , nghiê n c u ã thi t k m b o sao cho ngh nghi p c a hai nhóm t ng ng nhau.

B ng 2. M i liên quan gi a tu i và tại n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i.

Nhóm tu i	Nhóm TNGT n= 413		Nhóm không TNGT n= 416		OR	95%CI _{OR}
	n	%	n	%		
< 20	61	14,8	13	3,1	5,47	1,86-16,41
20-39	230	55,7	281	67,6	0,95	0,41-2,25
40-59	110	26,6	108	26,0	1,19	0,49-2,89
60	12	2,9	14	3,3	1	

Nh n xét: Nguy c tại n n giao thông ng b ng i i u khi n xe máy cao nh t nhóm d i 20 tu i.

+ nhóm d i 20 tu i nguy c tại n n cao g p 5,47 l n so v i nhóm t 60 tu i tr lên; s khác bi t có ý ngh a th ng kê.

+ So v i nhóm tu i 20-39, nguy c tại n n giao thông ng b nhóm d i 20 tu i cao g p 5,73 l n, 95%CI_{OR} = 2,97-11,26.

+ So v i nhóm tu i 40-59, nguy c tại n n giao thông ng b nhóm d i 20 tu i cao g p 4,61 l n, 95%CI_{OR} = 2,3- 9,38.

B ng 3. M i liên quan gi a gi i tính và tại n n giao thông ng i i u khi n xe c gi i.

Giới tính	Nhóm TNGT n=413		Nhóm không TNGT n=416		OR	95%CI _{OR}
	n	%	n	%		
Nam	240	58,1	234	56,3	1,08	0,81-1,43
N	173	41,9	182	43,8		

Nhận xét: Chưa có sự khác biệt giữa giới tính và nguy cơ tai nạn giao thông nghiêm trọng khi ngồi xe cộ (OR= 1,08; 95%CI_{OR} = 0,81-1,43).

Bảng 4. Mối liên quan giữa tình trạng hôn nhân và tai nạn giao thông nghiêm trọng khi ngồi xe cộ.

Tình trạng hôn nhân	Nhóm TNGT n=413		Nhóm không TNGT n=416		OR	95%CI _{OR}
	n	%	n	%		

Bảng 5. Mối liên quan giữa trình độ học vấn và tai nạn giao thông nghiêm trọng khi ngồi xe cộ.

Trình độ học vấn	Nhóm TNGT (n= 413)		Nhóm không TNGT (n= 416)		OR	95%CI _{OR}
	n	%	n	%		
Tiểu học, trung học cơ sở	32	7,8	48	11,5	0,7	0,42-1,17
Trung học phổ thông	177	42,9	154	37,0	1,21	0,89-1,63
Đại học, cao đẳng, TCCN	204	49,3	214	51,5	1	

Chưa thấy có mối liên quan có ý nghĩa thống kê giữa trình độ học vấn và nguy cơ tai nạn giao thông nghiêm trọng khi ngồi xe cộ.

Bảng 6. Mối liên quan giữa tình trạng phanh tay và tai nạn giao thông nghiêm trọng khi ngồi xe cộ.

Tình trạng phanh tay	Nhóm TNGT (n= 413)		Nhóm không TNGT (n= 416)		OR	95%CI _{OR}
	Số lượng	%	Số lượng	%		
H phanh tay						
+ Không tắt	37	9,0	12	2,9	3,31	1,64-6,82
+ Tắt	376	91,0	404	97,1		
H phanh chân						
+ Không tắt	35	8,5	5	1,2	7,61	2,81-22,3
+ Tắt	378	91,5	411	98,8		
H phanh đòn pha						
+ Không tắt	37	9,0	13	3,1	3,05	1,54-6,14
+ Tắt	376	91,0	403	96,9		
H phanh còi						
+ Không tắt	37	9,0	11	2,6	3,62	1,75-7,66
+ Tắt	376	91,0	405	97,4		
H phanh xi nhan						
+ Không tắt	38	9,2	5	1,2	8,33	3,1-24,32
+ Tắt	375	90,8	411	98,8		

Nhận xét: Có mối liên quan có ý nghĩa thống kê giữa tình trạng xe có phanh tay và tai nạn giao thông nghiêm trọng khi ngồi xe cộ.

+ Nhóm xe có tình trạng phanh tay trên 10 năm, nguy cơ tai nạn giao thông nghiêm trọng cao gấp 2,96 lần so với nhóm xe có tình trạng phanh tay dưới 10 năm.

+ Nhóm xe có tình trạng phanh chân không tắt, nguy cơ tai nạn giao thông cao gấp 7,61 lần so với nhóm có tình trạng phanh chân tắt (95%CI_{OR} = 3,46- 15,14).

Chức vụ (chức vụ)	150	36,3	111	26,7	1,58	1,16-2,15
Giáo viên, công nhân, kỹ thuật viên	4	1,0	2	0,5	2,34	0,37-18,51
Công nhân	259	62,7	303	72,8	1	

Có sự liên quan có ý nghĩa thống kê về tình trạng hôn nhân và tai nạn giao thông nghiêm trọng khi ngồi xe cộ; nhóm chức vụ (chức vụ), nguy cơ tai nạn giao thông nghiêm trọng cao gấp 1,58 lần so với nhóm công nhân, chức vụ (95%CI_{OR} = 1,16- 2,15).

Chưa có mối liên quan giữa nhóm giáo viên, công nhân và nhóm công nhân về nguy cơ tai nạn giao thông (OR= 2,34, 95%CI_{OR} = 0,37-18,51).

+ Nhóm xe có h th ng phanh tay không t t, nguy c tai n n giao thông cao g p 3,31 l n so v i nhóm có h th ng phanh tay t t (95%CI_{OR} = 1,64-6,82).

+ Nhóm xe có h th ng còi không t t, nguy c tai n n giao thông ng b cao g p 3,62 l n so v i nhóm xe có h th ng còi t t (95%CI_{OR} = 1,75-7,66).

+ Nhóm xe có h th ng xy nhan không t t, nguy c tai n n giao thông cao g p 8,33 l n so v i nhóm xe có h th ng xy nhan t t (95%CI_{OR} = 3,1-24,32).

+ Nhóm xe có h th ng ền pha không t t, nguy c tai n n giao thông cao g p 3,05 l n so v i nhóm xe có h th ng ền pha t t (95%CI_{OR} = 1,54-6,14).

B ng 7. M i liên quan gi a tr ng thái c th , thính l c, th l c và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i.

Tình tr ng c th	Nhóm TNGT (n= 413)		Nhóm không TNGT (n= 416)		OR	95%CI _{OR}
	S l ng	%	S l ng	%		
Tình tr ng c th						
M t m i, bu n ng	63	15,3	65	15,6	1,05	0,7-1,56
C ng th ng	29	7,0	28	6,7	1,12	0,63-2,0
H ng ph n	15	3,6	5	1,2	3,25	1,09-10,35
H i h p, lo l ng	25	6,1	14	3,4	1,93	0,94-4,0
Bình th ng	281	68,0	304	73,1	1	
Thính l c						
+ Nghe kém	3	0,7	8	1,9	0,37	0,08-1,55
+Nghe bình th ng	410	99,3	408	98,1		
Th l c						
+ Không bình th ng	118	28,6	53	12,7	2,74	1,89-3,99
+ Bình th ng	295	71,4	363	87,3		
B nh c th :						
C n th	62	15,0	34	8,2	2,24	1,41-3,59
V i n th	56	13,6	19	4,6	3,63	2,05-6,48

- Có m i liên quan gi a tình tr ng c th , th l c c a ng i i u khi n xe và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i.

+ Nhóm ng i i u khi n xe c gi i trong tr ng thái h ng ph n, nguy c tai n n giao thông cao g p 3,25 l n so v i nhóm có tr ng thái bình th ng (95%CI_{OR} = 2,44- 4,59).

+ Nhóm ng i i u khi n xe c gi i có th l c không bình th ng, nguy c tai n n giao thông cao g p 2,74 l n so v i nhóm có th l c bình th ng (95%CI_{OR} = 1,89-3,99).

+ Nhóm b b nh c n th, nguy c tai n n giao thông cao g p 2,24 l n so v i nhóm th l c bình th ng (95%CI_{OR} =1,41-3,59).

+ Nhóm b b nh v i n th, lo n th nguy c tai n n giao thông cao g p 2,81 l n so v i nhóm có th l c bình th ng(95%CI_{OR} = 1,84-4,3).

- Ch a có m i liên quan gi a tình tr ng thính l c và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i.

B ng 8. M i liên quan gi a tình tr ng có gi y phép lái xe, s d ng i n tho i đi ng trong khi i u khi n xe và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i.

Gi y phép lái xe, s d ng i n tho i đi ng.	Nhóm TNGT (n= 413)		Nhóm không TNGT (n= 416)		OR	95%CI _{OR}
	S l ng	%	S l ng	%		
Gi y phép lái xe						
+ Không có	86	20,8	33	7,9	3,05	1,95-4,79
+ Có gi y phép lái xe	327	79,2	383	92,1		
S d ng i n tho i đi ng khi i u khi n xe						
+ Có s d ng	116	48,1	194	47,2	1,04	0,75-1,45
+ Không s d ng	125	51,9	217	52,8		

- Có m i liên quan gi a có gi y phép lái xe và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe máy. Nhóm ng i i u khi n xe c gi i không có gi y phép lái xe, nguy c tai n n giao thông cao g p 3,05 l n so v i nhóm có gi y phép lái xe (95%CI_{OR} = 1,95- 4,79).

- Ch a th y có m i liên quan gi a s d ng i n tho i đi ng trong khi i u khi n xe v i tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe máy.

B ng 9. M i liên quan gi a khu v c, tuy n ng giao thông và tai n n giao thông ng i i u khi n xe máy.

ng giao thông	Nhóm TNGT (n=413)		Nhóm không TNGT (n=416)		OR	95%CI _{OR}
	S l ng	%	S l ng	%		
Khu v c						
+ N i thành	343	91,9	346	83,2	2,31	1,44-3,73
+ Ngo i thành	30	8,1	70	16,8		
Lo i hình ng giao thông						
+ ng th ng	399	96,6	357	85,8	4,71	2,5-8,99
+ ng vòng	14	3,4	59	14,2		
Ph ng ti n tham gia giao thông trên m t ng						
+ ít ph ng ti n, ng thoáng	86	21,1	47	11,4	2,08	1,39-3,12
+ Nhi u ch ng lo i, giao thông h n n	322	78,9	366	88,6		

Nh n xét: Có s khác bi t gi a khu v c ng giao thông, lo i hình ng giao thông và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe máy.

+ Tuy n ng giao thông khu v c ngo i thành, nguy c tai n n giao thông cao g p 4,32 l n so v i nhóm tuy n ng trong n i thành (95%CI_{OR}=1,78-10,95).

+ Nh ng tuy n ng th ng, nguy c tai n n giao thông ng b cao g p 4,71 l n so v i nhóm ng vòng (95%CI_{OR} = 2,5-8,99).

+ Nh ng tuy n ng thoáng, ít ph ng ti n, nguy c tai n n giao thông ng b cao g p 2,08 l n so v i nhóm ng có nhi u ph ng ti n i l i (95%CI_{OR} = 1,39-3,12).

BÀN LU N

1. Y u t nguy c liên quan b n thân ng i i u khi n xe c gi i:

- *Y u t tu i*: Trong các nghiên c u mô t v tai n n giao thông, t l tai n n giao thông cao nh t các nhóm tu i 18- 40 [2], [3],[4]. K t qu b ng 2 ã ph n ánh có s k th p có ý ngh a th ng kê gi a tu i và nguy c tai n n giao thông ng i i u khi n xe máy; nguy c tai n n giao thông cao nh t nhóm tu i d i 20 tu i: so v i nhóm t 60 tu i tr lên, nguy c tai n n giao thông cao g p 5,47 l n, 95%CI_{OR} = 1,86- 16,41. V i nhóm tu i 20-39, nguy c tai n n giao thông nhóm d i 20 tu i cao g p 5,73 l n, 95%CI_{OR} = 2,97-11,26. So sánh v i nhóm tu i 40-59, nguy c tai n n giao thông nhóm d i 20 tu i cao g p 4,61 l n, 95%CI_{OR} = 2,3-9,38. K t qu nghiên c u ã ph n ánh úng th ctr ng và phù h p v i k t qu nghiên c u c a các tác gi trên th gi i, ó là nguy c tai n n giao thông d x y ra l a tu i tr , m i lái xe [7], [8].

- *V gi i tính*: K t qu nghiên c u mô t c a các tác gi Bùi Huy Ph ng, Lê V n Thanh cho th y t l tai n n giao thông nam cao h n n . Qua k t qu nghiên c u phân tích c a chúng tôi ch a th y có s khác bi t gi a gi i tính và nguy c tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i (OR= 1,08; 95%CI_{OR} = 0,81- 1,43).

- *Y u t tình tr ng hôn nhân*: nghiên c u này r t ít tác gi c p t i, k t qu b ng 4 cho th y có s liên quan có ý ngh a th ng kê gi a tình tr ng hôn nhân và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i. Nhóm ng i i u khi n xe ch a có

v (ch ng) nguy c tai n n giao thông ng b cao g p 1,58 l n so v i nhóm có v (ch ng), 95%CI_{OR} =1,16-2,15.

- *Trình h c v n*:

K t qu b ng 5 ã ph n ánh ch a có m i liên quan có ý ngh a th ng kê gi a trình h c v n c a ng i i u khi n xe c gi i và nguy c tai n n giao thông ng b .

- *Tình tr ng c th , thính l c và th l c c a ng i i u khi n ph ng ti n và tai n n giao thông*.

+ Khi tham gia giao thông, v n quan sát ng giao thông c a ng i i u khi n xe c gi i c ng là y u t r t quan tr ng, nhi u v tai n n giao thông x y ra do thi u quan sát. k t qu nghiên c u b ng 7 cho th y có m i liên quan có ý ngh a th ng kê gi a th l c c a ng i i u khi n xe c gi i và tai n n giao thông ng b : nhóm có th l c không bình th ng, nguy c tai n n giao thông ng b cao g p 2,74 l n so v i nhóm có th l c bình th ng, 95%CI_{OR} = 1,89-3,99. Trong nhóm th l c không bình th ng, nhóm m c b nh c n th, nguy c tai n n giao thông ng b cao g p 2,24 l n so v i nhóm th l c bình th ng, 95%CI_{OR} = 1,41-3,59; nhóm m c b nh v i n th, lo n th nguy c tai n n giao thông cao g p 3,63 l n so v i nhóm th l c bình th ng, 95%CI_{OR} = 2,05-6,48.

+ *V tình tr ng c th ng i i u khi n xe c gi i và nguy c tai n n giao thông*: nghiên c u c a m t s tác gi ã cho th y ng i lái xe trong tình tr ng c th m t m i, bu n ng có nguy c cao x y ra tai n n giao thông. K t qu nghiên c u b ng 7 cho th y ng i i u khi n xe trong tr ng thái h ng ph n, nguy c tai n n giao thông cao g p 3,25 l n so v i ng i i u khi n xe trong tr ng thái bình th ng (95%CI_{OR} = 1,09-10,35). Ch a th y có m i liên quan gi a tình tr ng c th m t m i, bu n ng , tr ng thái c ng th ng ho c h i h p lo l ng khi i u khi n xe c gi i và tai n n giao thông ng b .

+ Ch a th y có m i liên quan gi a tình tr ng thính l c c a ng i i u khi n xe c gi i và tai n n giao thông ng b (OR= 0,37, 95%CI_{OR} = 0,08-1,55).

- *Gi y phép lái xe, s d ng i n tho i di ng trong khi ang i u khi n xe*:

K t qu nghiên c u b ng 3.8 ph n ánh: có s k t h p có ý ngh a th ng kê gi a không có gi y phép lái xe và tai n n giao thông ng b ng i i u

khi n xe c gi i; nhóm không có gi y phép lái xe nguy c tai n n giao thông cao g p 3,05 l n so v i nhóm có gi y phép lái xe, 95%CI_{OR} = 1,95-4,79.

S d ng i n tho i di ng: s d ng i n tho i trong khi lái xe là không an toàn, vì khi n s làm cho ng i lái xe m t t p trung quan sát trên ng, vì v y khi g p s c nguy hi m s d n t i ph n ng kém làm cho tai n n giao thông d dàng x y ra. K t qu nghiên c u c a các tác gi trên th gi i ã xác nh nhóm lái xe có s d ng i n tho i di ng trong khi ang i u khi n xe, nguy c tai n n giao thông cao g p 4 l n so v i nhóm lái xe không s d ng i n tho i di ng trong khi i u khi n xe. Nh ng trong k t qu nghiên c u c a chúng tôi ch a th y có s k t h p có ý ngh a th ng kê gi a nhóm s d ng i n tho i di ng khi i u khi n xe và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i (OR= 1,04; 95%CI_{OR} = 0,75-1,45).

2. Y u t liên quan n tình tr ng xe có ng c :

- *Ch t l ng xe*: trong các nghiên c u mô t , các tác gi ã a ra gi thuy t v ch t l ng xe có th có liên quan n tai n n giao thông, nh t là nh ng xe c nát ch t l ng kém [3]. K t qu nghiên c u b ng 6 cho th y nhóm xe có th i gian s d ng trên 10 n m, nguy c tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i cao g p 2,96 l n so v i nhóm xe có th i gian s d ng d i 10 n m; 95%CI_{OR} = 1,65- 5,36.

- *H th ng an toàn, tín hi u*:

K t qu nghiên c u ã cho th y có s k t h p có ý ngh a th ng kê gi a: h th ng phanh chân, còi, xi nhan và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i; b i vì v i th c tr ng h th ng giao thông c a Hà N i hi n nay, giao thông h n n, ý th c ch p hành lu t an toàn giao thông ng b c a ng i tham gia giao thông r t kém, xe p, xe máy dân hàng ngang ra toàn b m t ng, ng i i b sang ng không ứng v ch quy nh làm c n tr giao thông; m t s tuyen ng có r t nhi u i m giao c t, nh t là các ph ng ti n t trong các khu dân c i ra làm cho ng i i u khi n xe tr nên b t ng và b ng. Vì v y nguy c tai n n d dàng x y ra n u h th ng an toàn, ã tín hi u, còi không t t. C th :

+ Nhóm xe có h th ng phanh tay không t t, nguy c tai n n giao thông cao g p 3,31 l n so v i nhóm xe có h th ng phanh tay t t, 95%CI_{OR} = 1,64-6,82. Nhóm xe có h th ng phanh chân không t t, nguy c tai n n giao thông cao g p 7,61 l n so v i nhóm xe có h th ng phanh chân t t, 95%CI_{OR} = 2,81-22,3.

+ Nhóm xe có h th ng còi không t t, nguy c tai n n giao thông ng i i u khi n xe c gi i cao g p 3,62 l n so v i nhóm xe có h th ng còi t t, 95%CI_{OR} = 1,75-7,66.

+ Nhóm xe có h th ng còi không t t, nguy c tai n n giao thông cao g p 3,62 l n nhóm xe có h th ng còi t t, 95%CI_{OR} = 1,75-7,66.

+ Nhóm xe có h th ng ã pha không t t nguy c tai n n giao thông ng b ng i i u khi n

xe c gi i cao g p 3,05 l n nhóm xe có h th ng ã pha t t, 95%CI_{OR} = 1,54-6,14.

+ Nhóm xe có h th ng xi nhan không t t, nguy c tai n n giao thông ng b cao g p 8,33 l n so v i nhóm xe có h th ng xi nhan t t, 95%CI_{OR} = 3,1-24,32.

3- M i liên quan gi a khu v c, tình tr ng ng giao thông và tai n n giao thông ng i i u khi n xe c gi i.

- khu v c n i thành, ng i i u khi n xe c gi i có nguy c tai n n giao thông ng b cao g p 2,31 l n so v i khu v c ngo i thành, 95%CI_{OR} = 1,44-3,73.

- Nh ng tuyen ng th ng, các ph ng ti n th ng ch y v i t c cao, vì v y nguy c tai n n th ng d dàng x y ra; còn nh ng tuyen ng vòng, t c các ph ng ti n th ng gi m, do ó nguy c tai n n ít x y ra h n [3]. K t qu nghiên c u b ng 9 cho th y nh ng tuyen ng th ng, nguy c tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i cao g p 4,71 l n so v i nh ng tuyen ng vòng, 95%CI_{OR} = 2,5- 8,99.

khu v c Hà N i, t c ô th hoá cao, tình tr ng phát tri n các khu dân c d c theo các tuyen ng b làm t ng thêm các i m giao c t; c ng v i c s h t ng giao thông còn nhi u b t c p: m t ng h p, t l ng có d i phân cách tách hai chi u còn th p, giao c t ch y u giao c t ng m c, tình tr ng vi ph m hành lang an toàn ng b ch a c kh c ph c tri t , ý th c ch p hành lu t giao thông c a ng i tham gia giao thông ch a cao. Vì v y n u ng thoáng t c xe nhanh h n, khi có tình hu ng giao thông b t l i x y ra m t cách ng u nhiên làm cho ng i i u khi n xe c gi i b ng, không k p ph n ng làm cho tai n n giao thông d dàng x y ra. K t qu nghiên c u b ng 9 ã ph n ánh nh ng tuyen ng thoáng, ít ph ng ti n, nguy c tai n n giao thông ng i i u khi n xe c gi i cao g p 2,08 l n so v i nh ng tuyen ng có nhi u ph ng ti n tham gia giao thông, giao thông h n n làm c n tr t c c a xe; 95%CI_{OR} = 1,39-3,12.

K T LU N

1-Tai n n giao thông ng b liên quan n b n thân ng i i u khi n xe c gi i.

- Tu i: có m i liên quan gi a tu i và nguy c tai n n giao thông ng i i u khi n xe c gi i, nhóm d i 20 tu i, nguy c tai n n giao thông cao g p 5,47 l n nhóm trên 60 tu i; g p 5,73 l n nhóm 20-39 tu i và g p 4,61 l n nhóm 40-59 tu i.

- Tình tr ng hôn nhân: nhóm ng i i u khi n xe c gi i ch a v (ch ng), nguy c tai n n cao g p 1,58 l n nhóm có v (ch ng), CI= 1,16-2,15.

- Có m i liên quan gi a tình tr ng c th , th l c và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i:

+ i u khi n xe trong tr ng thái h ng ph n: OR= 3,25; CI= 1,09-10,35.

+ Th l c không bình th ng: OR=2,74; CI=1,89-3,99.

+ C n th : OR= 2,24; CI=1,41-3,59.
 + Vi n th , lo n th : OR=3,63; CI=2,05-6,48.
 - Có m i liên quan gi a có gi y phép lái xe và tai n n giao thông ng b ng i i u khi n xe c gi i: nhóm không có gi y phép lái xe (OR=3,05; CI=1,95-4,79).

2-Tai n n giao thông liên quan n xe có ng c .

- Có m i liên quan gi a tình tr ng ph ng ti n và tai n n giao thông ng i i u khi n xe c gi i:
 + Nhóm xe có th i gian s d ng trên 10 n m: OR= 2,96; CI= 1,65-5,36.
 + Nhóm xe có h th ng phanh tay không t t: OR=3,31; CI=1,64-6,82.
 + Nhóm xe có h th ng phanh chân không t t: OR= 7,61; CI= 7,81-22,3.
 + Nhóm xe có h th ng còi không t t: OR=3,62; CI=1,75-7,76.
 + Nhóm xe có h th ng ền pha không t t: OR= 3,05; CI=1,54-6,14.
 + Nhóm xe có h th ng xi nhan không t t: OR= 8,33; CI=3,1-24,32.

3- Tai n n giao thông liên quan n ng giao thông.

+ Khu v c n i thành, nguy c tai n n giao thông ng b cao g p 2,31 l n ngo i thành (CI=1,44-3,73).
 + Nh ng tuy n ng th ng, nguy c tai n n cao g p 4,71 l n tuy n ng vòng(CI=2,5-8,99).
 + Tuy n ng thoáng, ít ph ng ti n, nguy c tai n n cao g p 2,08 l n (CI=1,39-3,12).

TÀI LI U THAM KH O

1. B Y t (2002), Chi n l c 5 n m phòng ch ng th ng tích giao thông ng b c a T ch c y t

th gi i. Nhà xu t b n Y h c, Hà N i.

2. Nguy n c Chính, Nguy n Quang, D ng Tr ng Hi n, Nguy n H u Tú, Tr nh H ng S n(2005), Tình hình c p c u b nh nhân ch n th ng giao thông t i b nh vi n Vi t c n m 2004. H i ngh khoa h c qu c gia v phòng ch ng tai n n th ng tích l n th nh t. Hà N i, 14-15/11/2005, tr 418- 427.

3. ng Ng c c(2004), Nghiên c um t s y u t liên quan n tai n n giao thông nh ng ng i i u khi n xe máy vào b nh vi n a khoa trung ng Thái Nguyên n m 1999. T p chí Y h c th c hành, s 6(481), tr 56-58.

4. ng Ng c c(2004), Nghiên c um t s y u t nguy c liên quan n tai n n giao thông vào i u tr t i khoa ngo i b nh vi n a khoa Thái Nguyên. T p chí Y h c th c hành, s 6(481), tr 74-76.

5. ng Ng c c(2002), Nghiên c u tai n n giao thông vào i u tr t i khoa ngo i b nh vi n a khoa Thái Nguyên t 1992- 1995. Lu n v n t t nghi p cao h c, i h c y Hà N i.

6. Nguy n c Hy (2005), Tình hình b nh nhân ch n th ng giao thông vào c p c u t i b nh vi n h u ngh Vi t Nam- Cu Ba ng H i- Qu ng Bình t 1/1/2004- 30/6/2005. H i ngh khoa h c qu c gia v phòng ch ng tai n n th ng tích l n th nh t. Hà N i, 14-15/11/2005, tr338- 344.

7. Charles C Branas, Ellen J mackenzie et al (2005), Acces to trauma centers in United States, JAMA; 293(21): 2626- 2633

8. Close G, Robin Kleinberg, Anthony Capon(1994). Road traffic njury in western Sydney: Serious Motor Vehicle Occupant injury in the Wenworrrth and Wesstern Sydney Health Areas.