

BÀI BÁO NGHIÊN CỨU GỐC

Kiến thức, thái độ, thực hành phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ ở học sinh trường trung học phổ thông Hoài Đức A, thành phố Hà Nội, năm 2021

Nguyễn Thị Thảo Ngân^{1*}, Trần Thị Hồng²

TÓM TẮT

Mục tiêu: Mô tả kiến thức, thái độ, thực hành phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ ở học sinh trường THPT Hoài Đức A, thành phố Hà Nội, năm 2021.

Phương pháp nghiên cứu: Mô tả cắt ngang. Nghiên cứu khảo sát trực tuyến 694 học sinh thuộc 18 lớp của trường THPT Hoài Đức A thông qua bộ câu hỏi được thiết kế trên phần mềm Google Forms từ tháng 4/2021 đến tháng 12/2021. Chọn 18 điều tra viên là 18 giáo viên chủ nhiệm của các lớp tham gia nghiên cứu. Điều tra viên gửi đường link bảng khảo sát trực tuyến cho những học sinh đồng ý tham gia nghiên cứu thông qua email hoặc zalo của lớp học. Trong quá trình học sinh trả lời khảo sát, nghiên cứu viên và điều tra viên trả lời thắc mắc/câu hỏi của học sinh qua điện thoại và nhắc nhở học sinh hoàn thành 100% phiếu điều tra.

Kết quả: Trong số 694 học sinh, điểm kiến thức trung bình đạt 7,73 (SD: 1,84). Tỷ lệ học sinh tham gia nghiên cứu có kiến thức đúng về phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ (TNGTĐB) là 58,1%. Điểm trung bình thái độ thông qua 15 câu hỏi đánh giá đạt 59,46 (SD: 8,78). Có 76,2% học sinh có thái độ tích cực về phòng tránh TNGTĐB. Phân tích tỷ lệ học sinh thực hành phòng tránh TNGTĐB tại 4 vị trí tham gia giao thông cho kết quả: 67,6% học sinh thực hành đúng khi đi bộ; 42,9% học sinh thực hành đúng khi điều khiển xe đạp; 37% học sinh thực hành đúng khi điều khiển xe máy/xe máy điện/xe đạp điện; 40,7% học sinh thực hành đúng khi ngồi sau xe máy/xe đạp điện/ xe đạp. Tỷ lệ học sinh thực hành đúng về phòng tránh TNGTĐB tại tất cả các vị trí đối tượng tham gia giao thông là 34,5%.

Kết luận: Tỷ lệ học sinh trong nghiên cứu có kiến thức đúng về phòng tránh TNGTĐB chưa cao với 58,1%. Tuy nhiên phần đông học sinh (76,2%) đã có thái độ tích cực về phòng tránh TNGTĐB. Tỷ lệ học sinh thực hành đúng về phòng tránh TNGT tại tất cả các vị trí đối tượng TGGT khá thấp chỉ đạt 34,5%. Cần tổ chức các chương trình truyền thông về an toàn giao thông đa dạng bằng các hình thức hấp dẫn và phù hợp hơn kết hợp giữa lý thuyết và thực hành tại nhà trường và địa phương sẽ góp phần trong việc nâng cao kiến thức, thái độ và thực hành phòng tránh TNGTĐB của học sinh.

Từ khóa: tai nạn giao thông đường bộ, học sinh THPT, phòng tránh TNGTĐB, KAP phòng tránh TNGTĐB

ĐẶT VẤN ĐỀ

Theo Tổ chức Y tế thế giới (WHO) năm 2016, khoảng 1,35 triệu người chết mỗi năm do tai nạn giao thông đường bộ (TNGTĐB), khiến TNGTĐB trở thành nguyên nhân gây tử vong

hàng đầu trên thế giới. Qua từng năm, có thêm từ 20 triệu đến 50 triệu người bị thương tích không tử vong do TNGTĐB, trong đó nhiều người bị tàn tật sau các vụ tai nạn. Tình hình tồi tệ hơn khi có hơn 90% số ca tử vong do TNGTĐB xảy ra ở các nước có thu nhập thấp và trung bình



*Địa chỉ liên hệ: Nguyễn Thị Thảo Ngân
Email: nguyenthaongannioeh@gmail.com

¹ Viện Sức khỏe Nghề nghiệp và Môi trường

² Trường Đại học Y tế công cộng

Ngày nhận bài: 12/11/2021

Ngày phản biện: 25/4/2022

Ngày đăng bài: 30/10/2022

Mã DOI: <https://doi.org/10.38148/JHDS.0605SKPT21-120>

(1). Trên phạm vi toàn cầu, TNGTĐB là nguyên nhân gây tử vong hàng đầu ở nhóm 5 - 29 tuổi. Trong đó nhóm 15 - 19 tuổi có nguy cơ cao nhất đối với các thương tích TNGTĐB (2). Tại Việt Nam, theo thống kê, trung bình mỗi năm ghi nhận tới 2.000 trẻ em tử vong do TNGT trên phạm vi cả nước. Trong đó, học sinh THPT có liên quan tới 90% tổng số vụ TNGT của trẻ em và tỷ lệ tử vong do TNGT của nhóm này đang có xu hướng gia tăng, cụ thể tỷ suất tử vong là 7,39 người/100.000 học sinh (2). Nhận thức và thực hành về an toàn giao thông (ATGT) đường bộ là một trong những yếu tố liên quan đến TNGT ở lứa tuổi học sinh (3). Nghiên cứu trên nhóm đối tượng học sinh THPT tại thành phố Huế, năm 2015 về sử dụng xe đạp điện khi tham gia giao thông (TGGT) cho thấy: tỷ lệ học sinh có hiểu biết đúng khi TGGT là 65,7%, trong khi tỷ lệ học sinh thực hành đúng chỉ chiếm 5,1% (4). Tuy nhiên tính đến thời điểm hiện tại, kết quả từ những nghiên cứu, điều tra đã có chủ yếu tập trung tìm hiểu thực trạng TNGTĐB và các yếu tố liên quan, các nghiên cứu tìm hiểu về thực trạng kiến thức, thái độ, thực hành về phòng tránh TNGTĐB đặc biệt ở lứa tuổi học sinh THPT còn hạn chế, trong khi những kết quả này là cơ sở quan trọng cung cấp thông tin xây dựng các chương trình can thiệp làm giảm tỷ lệ TNGTĐB ở lứa tuổi này. Xuất phát từ thực trạng TNGTĐB trên địa bàn huyện Hoài Đức, thành phố Hà Nội ở lứa tuổi học sinh THPT khá phức tạp, cụ thể thống kê của TTYT huyện Hoài Đức, từ năm 2010 - 2019, toàn huyện có 163 trường hợp tử vong nguyên nhân do TNGT, trong đó có 21 trường hợp tử vong ở trẻ 15 - 19 tuổi (5). Thêm vào đó hiện tại chưa có nghiên cứu đánh giá kiến thức, thái độ, thực hành phòng tránh TNGT của học sinh trên địa bàn huyện, vì vậy nghiên cứu “*Kiến thức, thái độ, thực hành phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ và một số yếu tố liên quan ở học sinh trường THPT Hoài Đức A, thành phố Hà Nội, năm 2021*” được tiến hành với mục tiêu mô tả kiến thức, thái độ, thực hành phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ ở học sinh trường THPT Hoài Đức A, thành phố Hà Nội, năm 2021.

PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Thiết kế nghiên cứu: Mô tả cắt ngang.

Địa điểm và thời gian nghiên cứu: Nghiên cứu được thực hiện tại trường THPT Hoài Đức A, Hà Nội từ tháng 4/2021 đến tháng 12/2021.

Đối tượng nghiên cứu: Học sinh khối 10, 11, 12 đang theo học tại trường THPT Hoài Đức A, Hà Nội.

Cỡ mẫu và chọn mẫu: Cỡ mẫu được tính theo công thức cỡ mẫu một tỷ lệ với $p = 0,657$ dựa theo tỷ lệ vị thành niên - thanh niên có thái độ đúng (65,7%) về phòng tránh TNGTĐB của tác giả Phan Thị Thúy Chinh (6), hiệu lực thiết kế ($d_e=2$) tính ra cỡ mẫu cần thu thập $n=694$ đối tượng. Sử dụng phương pháp chọn mẫu cụm một giai đoạn, trong đó cụm được định nghĩa là 1 lớp tương đương khoảng 40-45 học sinh. Chọn cụm bằng cách bốc thăm ngẫu nhiên 6 lớp tại mỗi khối 10, 11, 12 (tổng 18 lớp - tương đương 803 học sinh). Học sinh trong 1 lớp được chọn toàn bộ.

Kỹ thuật, công cụ và quy trình thu thập số liệu: Số liệu được thu thập thông qua hình thức khảo sát trực tuyến sử dụng bộ câu hỏi được thiết kế trên phần mềm Google Forms. Bộ công cụ được xây dựng dựa trên Luật giao thông đường bộ ngày 13/11/2008, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 31/12/2019, Thông tư 31/2019/TT-BGTVT ngày 29/8/2019, Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia ngày 16/6/2019 và tham khảo các nghiên cứu cùng chủ đề đã thực hiện (6-11). Bộ câu hỏi bao gồm 4 phần: phần thông tin chung về đối tượng nghiên cứu; phần kiến thức về phòng tránh TNGTĐB (11 câu hỏi đánh giá kiến thức); phần thái độ về phòng tránh TNGTĐB (15 quan điểm thường gặp khi TGGT); phần thực hành phòng tránh TNGTĐB (34 câu hỏi hỏi cứu về hành vi TGGT tại 4 vị trí trong vòng 06 tháng trước thời điểm nghiên cứu). Số liệu thu thập sau đó được phân tích bằng phần mềm SPSS20. Tiêu chuẩn đánh giá kiến thức, thái độ, thực hành của học sinh như sau:

học sinh được đánh giá là có kiến thức đúng về phòng tránh TNGTĐB khi trả lời đúng $\geq 70\%$ câu hỏi về kiến thức; học sinh được đánh giá có thái độ tích cực về phòng tránh TNGTĐB khi đạt điểm thái độ $\geq 70\%$ tổng điểm thái độ; học sinh được đánh giá có thực hành đúng về phòng tránh TNGTĐB khi học sinh thực hành đạt $\geq 70\%$ tại tất cả các vị trí đối tượng tham gia giao thông.

Quy trình thu thập số liệu: tập huấn điều tra viên là giáo viên chủ nhiệm các lớp về bảng khảo sát trực tuyến. Điều tra viên gửi giấy xác nhận đồng ý tham gia nghiên cứu cho cha mẹ/người giám hộ của đối tượng nghiên cứu qua email/Zalo phụ huynh của lớp. Điều tra viên sau đó lập danh sách học sinh đồng ý tham gia và gửi đường link bộ bảng khảo sát cho đối tượng nghiên cứu qua email/zalo lớp học. Thực tế số lượng học sinh đồng ý tham gia nghiên cứu là 704/803 học sinh. Tiến hành điều tra trực tuyến trong thời gian 05 ngày. Trong quá trình học sinh trả lời khảo sát, nghiên cứu viên và điều tra viên trả lời thắc mắc/câu hỏi của học sinh qua điện thoại/email/zalo lớp. Nghiên cứu viên cập nhật số lượng học sinh trả lời hàng ngày, báo cáo thống nhất với điều tra viên nhắc nhở học sinh tham gia hoàn thiện 100% phiếu khảo sát. Việc thu thập trực tuyến dừng lại khi thu đủ được 694 học sinh tham gia trả lời hoàn thành phiếu.

Phân tích số liệu: Số liệu được phân tích bằng phần mềm SPSS 20.0

Đạo đức nghiên cứu: Trước khi tiến hành thu thập số liệu, nghiên cứu đã được hội đồng đạo đức của trường Đại học Y tế công cộng thông qua theo quyết định số 271/2021/YTCC-HD3.

KẾT QUẢ

Thông tin chung của đối tượng nghiên cứu

Kết quả nghiên cứu 694 đối tượng, trong đó có 303 học sinh nam (43,7%) và 391 học sinh nữ (56,3%). Chủ yếu các học sinh tham gia nghiên cứu hiện đang sống cùng cha mẹ (91,5%). Trình độ học vấn của cha mẹ/người chăm sóc đa số từ THPT trở lên chiếm 79,3%. Hơn 1/2 học sinh trong nghiên cứu di chuyển quãng đường từ 1 - 5 km hàng ngày (50,2%), do vậy, xe đạp là phương tiện chính được nhiều học sinh sử dụng để di chuyển hàng ngày nhiều nhất (36,3%). Tỷ lệ học sinh đang sử dụng xe đạp điện và xe máy/xe đạp điện để TGGT hàng ngày lần lượt là 15,7% và 26,7%. Ngoài ra, có 13,3% học sinh thường đi bộ đến trường. Về tình hình mắc TNGTĐB trong vòng 1 năm trở lại đây, có 31,4% học sinh đã từng bị TNGT. Trong số các học sinh từng bị TNGT, có 90,9% không bị chấn thương hoặc chỉ bị xây sát nhẹ không cần chăm sóc y tế và 9,2% bị chấn thương ở các mức độ cần phải có sự chăm sóc y tế và nghỉ học trên 1 ngày.

Kiến thức về phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ của học sinh

Bảng 1. Bảng mô tả kiến thức của học sinh về phòng tránh TNGTĐB

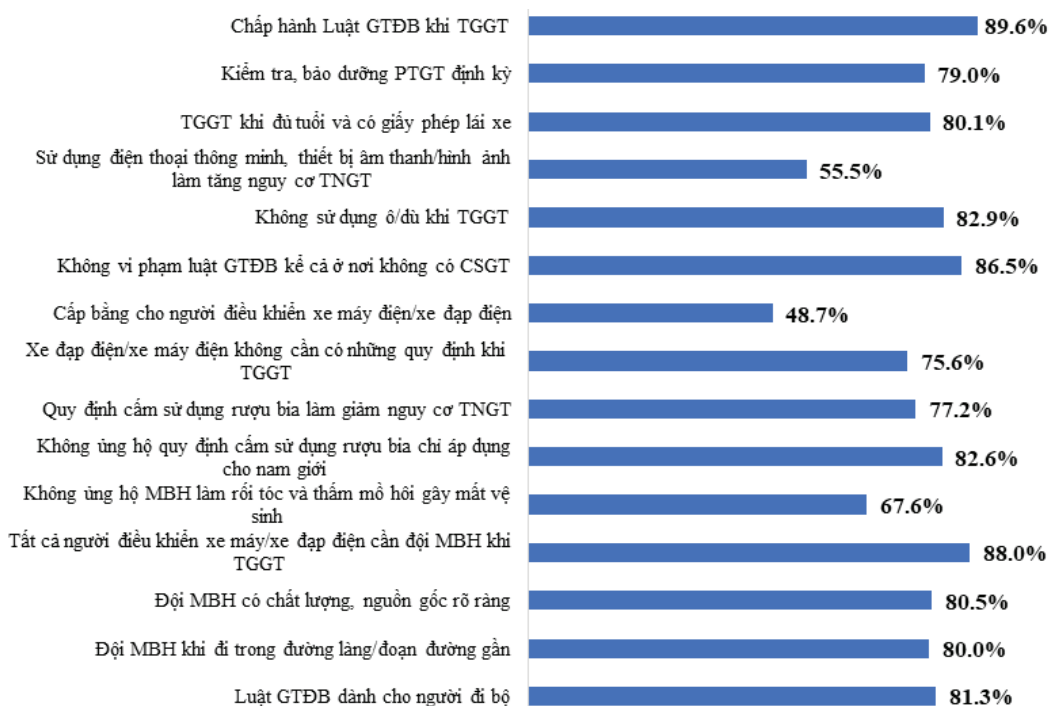
Kiến thức đúng về	Tần số (n)	Tỷ lệ (%)
Khái niệm ATGTĐB (n=694)	341	49,1
Đối tượng có thể bị TNGTĐB (n=694)	606	87,3
Nguyên nhân gây ra TNGTĐB (n=694)	672	96,8
TNGT có thể phòng tránh hay không (n=694)	597	86,0
Biện pháp phòng tránh TNGTĐB khi TGGT (n=694)	571	82,3
Quy tắc TGGT trên đường (n=694)	178	25,6
Lợi ích của đội MBH đúng cách (n=694)	598	86,2

Kiến thức đúng về	Tần số (n)	Tỷ lệ (%)
Cách đội MBH đúng cách và đúng Luật (n=694)	382	55,0
Sử dụng rượu/ bia khi TGGT (n=694)	620	89,3
Giới hạn tốc độ khi TGGT (n=694)	442	63,7
Tuổi được điều khiển xe gắn máy $\geq 50 \text{ cm}^3$ (n=694)	361	52,0

Hầu hết các học sinh trong nghiên cứu có kiến thức đúng về: nguyên nhân gây ra TNGTĐB (96,8%), sử dụng rượu/bia khi TGGT (89,3%), đối tượng có thể bị TNGT (87,3%), lợi ích của đội mũ bảo hiểm đúng cách (86,2%), TNGT có thể phòng tránh (86%) và biện pháp phòng tránh TNGT (82,3%). Khoảng một nửa học sinh có kiến thức đúng về: cách đội mũ bảo hiểm đúng cách và đúng Luật GTĐB (55%), tuổi quy định được điều khiển xe gắn máy $\geq 50 \text{ cm}^3$ (52%) và khái niệm ATGTĐB (49,1%). Tuy nhiên, chỉ có 25,6% học sinh nắm rõ quy tắc TGGT trên đường. Kết quả

phân tích điểm kiến thức thông qua các câu hỏi đánh giá: điểm kiến thức trung bình đạt 7,73 (độ lệch chuẩn: 1,84). Trong đó, học sinh có số điểm cao nhất đạt 11 điểm và học sinh có số điểm thấp nhất là 0 điểm. Tỷ lệ học sinh trong nghiên cứu có kiến thức đúng về phòng tránh TNGTĐB (tổng điểm kiến thức chung lớn hơn hoặc bằng 70% tổng điểm kiến thức tối đa tương đương điểm kiến thức chung $\geq 7,7$ điểm) là 51,1%.

Thái độ của học sinh về phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ



Biểu đồ 1. Phân bố ĐTNC có thái độ tích cực về phòng tránh TNGTĐB theo các nhóm thái độ (n=694)

Đa số học sinh trong nghiên cứu có thái độ tích cực (điểm trung bình từng khía cạnh đánh giá thái độ $\geq 70\%$ (3,5/5 điểm)) về các quan điểm thường gặp khi TGGT: chấp hành luật GTĐB khi TGGT (89,6%), đội MBH khi TGGT bằng xe máy/xe đạp điện (88%), đội MBH có chất lượng, nguồn gốc rõ ràng (80,5%), đội MBH khi đi trong đường làng/đoạn đường gần (80%), không vi phạm luật GTĐB kể cả ở nơi không có CSGT (86,5%), không sử dụng ô/dù khi TGGT (82,9%), không ủng hộ quy định cấm rượu bia chỉ áp dụng cho nam giới (82,6%), luật GTĐB dành cho người đi bộ (81,3%), ĐKPT khi đủ tuổi và có giấy phép lái xe (80,1%), kiểm tra và bảo dưỡng PTGT định kỳ (79%), quy định cấm rượu bia làm giảm nguy cơ TNGT (77,2%), quy định về người và phương tiện ở đối tượng điều khiển xe đạp điện/xe máy điện (75,6%), không

ủng hộ MBH làm rối tóc và thâm mờ môi gây mất vệ sinh (67,6%). Ngoài ra, 55% học sinh có thái độ tích cực về quan điểm sử dụng điện thoại, thiết bị âm thanh/hình ảnh làm tăng nguy cơ gây TNGT và 48,7% cảm thấy việc kiểm tra và cấp bằng cho người điều khiển xe đạp điện/xe máy điện là cần thiết.

Kết quả phân tích tổng điểm thái độ thông qua 15 câu hỏi đánh giá, điểm thái độ trung bình đạt 59,46 (độ lệch chuẩn: 8,78). Trong đó, học sinh có số điểm thái độ cao nhất đạt 75 điểm và học sinh có số điểm thấp nhất là 25 điểm. Tỷ lệ học sinh trong nghiên cứu có thái độ tích cực về phòng tránh TNGTĐB (điểm thái độ chung $\geq 70\%$ tổng điểm thái độ tối đa tương đương $\geq 52,5$ điểm) là 76,2%.

Thực hành của học sinh về phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ

Bảng 2. Thực hành phòng tránh TNGTĐB theo các vị trí tham gia giao thông

Vị trí tham gia giao thông	Thực hành phòng tránh tai nạn giao thông			
	Đạt		Không đạt	
	n	%	n	%
Đi bộ (n=343)	232	67,6	111	32,4
Điều khiển xe đạp (n=357)	153	42,9	204	57,1
Điều khiển xe máy/xe máy điện/xe đạp điện (n=312)	117	37,5	195	63,5
Ngồi sau xe máy/xe đạp điện/ xe đạp (n=305)	124	40,7	181	59,3

Đánh giá thực hành của học sinh đo lường bằng 34 câu hỏi với 4 vị trí tham gia giao thông hồi cứu (trong vòng 06 tháng trước thời điểm nghiên cứu) về hành vi tham gia giao thông được xây dựng dựa theo Luật giao thông đường bộ 2008. Kết quả cho thấy tỷ lệ học sinh thực hành phòng tránh TNGTĐB đúng khi điều khiển xe máy/xe máy điện/xe đạp là thấp nhất (37,5%), tỷ lệ thực thành phòng tránh TNGTĐB đúng khi đi bộ là cao nhất (67,6%). Kết quả nghiên cứu trên 664 học sinh có thực hành TGGT tại 4 vị trí TGGT: đi bộ, điều khiển xe đạp, điều khiển xe máy/xe máy điện/xe đạp điện và ngồi sau xe máy/ xe đạp điện/ xe

đạp, tỷ lệ học sinh trong nghiên cứu có thực hành phòng tránh TNGT đúng là 34,5% (thực hành đạt tại tất cả các vị trí đối tượng TGGT).

BÀN LUẬN

Điểm trung bình kiến thức chung của học sinh trong nghiên cứu về phòng tránh TNGTĐB là 7,73. Tỷ lệ học sinh có kiến thức đúng về phòng tránh TNGTĐB (tổng điểm kiến thức chung $\geq 70\%$ tổng điểm kiến thức tối đa) là 58,1%. Tỷ lệ này thấp hơn so với 64,3% học sinh có kiến thức đúng về phòng tránh TNGTĐB (đạt $\geq 50\%$

tổng điểm kiến thức tối đa) trong nghiên cứu của tác giả Nguyễn Văn Anh và tỷ lệ tương tự 72,5% ở nghiên cứu của Phan Thị Thúy Chinh (6, 11). Điểm trung bình thái độ chung của học sinh trong nghiên cứu về phòng tránh TNGTĐB là 59,46. Tỷ lệ học sinh có thái độ tích cực (tổng điểm thái độ chung $\geq 70\%$ tổng điểm đánh giá thái độ tối đa) về phòng tránh TNGTĐB là 76,2%, cao hơn không nhiều so với tỷ lệ 65,7% vị thành niên - thanh niên có thái độ đúng trong nghiên cứu của Phan Thị Thúy Chinh (6).

Tỷ lệ học sinh thực hành đúng khi đi bộ là 67,6%, đây là tỷ lệ thực hành đúng cao nhất trong tất cả 4 vị trí TGGT được phân tích. Nghiên cứu tại huyện Chương Mỹ cho thấy tỷ lệ vị thành niên - thanh niên thực hành đúng khi đi bộ là 54,7%, thấp hơn so với nghiên cứu này (6). Tỷ lệ khá thấp chỉ 37,5% học sinh thực hành đúng khi điều khiển xe máy/xe máy điện/xe đạp điện, tỷ lệ này thấp hơn so với 54% trong nghiên cứu của Phan Thị Thúy Chinh (6). Thực hành TGGT ở 3 nhóm trên được gộp chung khi phân tích tỷ lệ thực hành đúng do những quy tắc TGGT đối với người điều khiển 3 nhóm phương tiện này được quy định tại Luật giao thông đường bộ 2008 là tương tự nhau (9). Tỷ lệ học sinh thực hành đúng chung về phòng tránh TNGTĐB khi TGGT trong nghiên cứu là 34,5%, cao hơn so với 25,9% trong nghiên cứu của Phan Thị Thúy Chinh (6). Có sự chênh lệch này là do tỷ lệ học sinh trong nghiên cứu thực hành đúng ở cả từ 2-3 vị trí tham gia giao thông đồng thời cao (6). Tỷ lệ thực hành đúng về phòng tránh TNGTĐB của học sinh trong nghiên cứu (34,5%) không tương ứng với tỷ lệ kiến thức đúng (58,1%) và tỷ lệ thái độ đúng (76,2%). Sự không tương ứng này có thể được lý giải bởi mô hình lý thuyết trong nâng cao sức khỏe về các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi sức khỏe. Theo mô hình PRECEDE - PROCEED của Green và Kreuter (1999), có 03 yếu tố ảnh hưởng đến hành vi sức khỏe gồm: yếu tố tiền đề (kiến thức, thái độ, niềm tin, chuẩn mực,...); yếu tố tăng cường (tác động từ: người thân, đồng nghiệp, bạn bè, người có uy tín,...) và yếu tố tạo điều kiện (chương trình sức khỏe, dịch vụ sức khỏe, Luật, quy định,...) (12).

KẾT LUẬN

Tỷ lệ học sinh trong nghiên cứu có kiến thức đúng về phòng tránh TNGTĐB chưa cao với 58,1%. Tuy nhiên phần đông học sinh (76,2%) đã có thái độ tích cực về phòng tránh TNGTĐB. Tỷ lệ học sinh thực hành đúng về phòng tránh TNGT tại tất cả các vị trí đối tượng TGGT khá thấp chỉ đạt 34,5%. Trong đó, 67,6% học sinh thực hành đúng khi đi bộ; 42,9% học sinh thực hành đúng khi điều khiển xe đạp; 37% học sinh thực hành đúng khi điều khiển xe máy/xe máy điện/xe đạp điện; 40,7% học sinh thực hành đúng khi ngồi sau xe máy/xe đạp điện/xe đạp. Tổ chức các chương trình truyền thông, giáo dục nâng cao kiến thức về an toàn giao thông đa dạng bằng các hình thức hấp dẫn và phù hợp hơn kết hợp giữa lý thuyết và thực hành tại nhà trường và địa phương sẽ góp phần trong việc nâng cao kiến thức, thái độ và thực hành phòng tránh TNGTĐB của học sinh. Thêm vào đó, nội dung các chương trình giáo dục an toàn giao thông cần chia thành các bài học hướng dẫn TGGT an toàn cụ thể từng vị trí tham gia giao thông khác nhau: khi đi bộ, khi đi xe đạp, khi đi xe máy/xe máy điện/xe đạp điện và khi ngồi sau các phương tiện.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. World Health Organization. The global health observatory. Explore a world of health data. Estimated number of road traffic deaths. 2020.
2. Bộ Giao thông vận tải. Tổng kết công tác năm 2019 và triển khai kế hoạch năm 2020. 2020.
3. Đặng Anh Ngọc. Kỹ thuật y tế trường học. 2012:17-8.
4. Lưu Văn Vĩnh. Nghiên cứu tình hình sử dụng xe đạp điện và tai nạn giao thông ở học sinh trung học phổ thông tại thành phố Huế năm 2015. Đại học Quốc gia Hà Nội. 2015(362-366).
5. Trung tâm Y tế huyện Hoài Đức. Thống kê tai nạn thương tích. 2019.
6. Phan Thị Thúy Chinh. Kiến thức, thái độ, thực hành và một số yếu tố liên quan đến phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ ở vị thành niên và thanh niên (15-24 tuổi) tại thị trấn Chúc Sơn - Chương Mỹ - Hà Nội, năm 2011. Luận văn Thạc sĩ Y tế công cộng. 2011.

7. Chính phủ. Nghị định 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt. 2019.
8. Bộ Giao thông vận tải. Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29/8/2019 Quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ. 2019.
9. Quốc hội. Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13/11/2008. 2008.
10. Quốc hội. Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia số 44/2019/QH14. 2019.
11. Nguyễn Văn Anh. Kiến thức, thái độ, thực hành về phòng tránh tai nạn giao thông đường bộ và một số yếu tố liên quan ở học sinh trường THPT Tây Hồ, quận Tây Hồ, Hà Nội, năm 2009. Luận văn Thạc sĩ Y tế công cộng. 2009.
12. Bộ Y tế. Khoa học hành vi và giáo dục sức khỏe (Sách dùng đào tạo cử nhân y tế công cộng). 2006.

Knowledge, attitude, practice to prevent road traffic accidents and some related factors among students at Hoai Duc a high school, Hanoi city, 2021

Nguyễn Thị Thao Ngân¹, Trần Thị Hồng²

¹National Institute of Occupational and Environmental Health

²Hanoi University of Public Health

Objective: Describe the knowledge, attitude and practice of road traffic accident prevention among students at Hoai Duc A High School, Hanoi, in 2021. **Research Methods:** Cross-sectional descriptive. An online survey was conducted by 694 students of Hoai Duc A High School through a data collection toolkit designed on Google Forms software from April 2021 to December 2021. Select 18 investigators who are 18 homeroom teachers of the classes participating in the study. The investigator sent the online survey's link to students who agreed to participate in the study via the classroom email. During the process, the researcher and the investigator answered the students' questions by phone and reminded the students to complete 100% of the questionnaire. **Results:** Among 694 students, the average knowledge score was 7.73 (SD: 1.84). The percentage of students participating in the study with correct knowledge about road traffic accident prevention (road traffic accident) was 58.1%. The average score of attitude through 15 evaluation questions reached 59.46 (SD: 8.78). There was 76.2% of students have a positive attitude about road traffic accident prevention. Analysis of the percentage of students practicing road traffic accident prevention at 4 positions when participating in traffic shows the following results: 67.6% of students practice correctly when walking; 42.9% of students practice correctly when riding bicycles; 37% of students practice correctly when operating motorbikes/electric mopeds/electric bicycles; 40.7% of students practice correctly when sitting behind motorbikes/electric bicycles/bicycles. The percentage of students who practice correctly about road traffic accident prevention at all positions when participating in traffic was 34.5%. **Conclusion:** The percentage of students in the study with correct knowledge about road traffic accident prevention was not high with 58.1%. However, the majority of students (76.2%) had a positive attitude about road traffic accident prevention. The percentage of students who correctly practice about traffic accident prevention at all traffic traffic locations is quite low, only 34.5%. It is necessary to organize a variety of traffic safety communication programs in more attractive and appropriate forms that combine theory and practice at school and in the locality. students' level and practice of road traffic accident prevention.

Keywords: Road traffic accident, high school students, road traffic accident prevention, KAP road traffic accident prevention.