

NGHIÊN CỨU THỰC TRẠNG TAI NẠN THƯƠNG TÍCH VÀ MỘT SỐ YẾU TỐ LIÊN QUAN Ở HỌC SINH TRƯỜNG TRUNG HỌC CƠ SỞ KIM ĐỒNG, QUẬN HẢI CHÂU, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

STUDY ON THE CURRENT SITUATION AND SOME FACTORS RELATED TO ACCIDENT INJURIES OF STUDENTS AT KIM DONG SECONDARY SCHOOL, HAI CHAU DISTRICT, DA NANG CITY

Trần Thị Thu Lành, Nguyễn Thị Bích

Trường Đại học Kỹ Thuật Y - Dược Đà Nẵng;

tranthulanh97@gmail.com, nguyenthibich@dhkyduocdn.edu.vn

Tóm tắt - Tai nạn thương tích ở trẻ em là một vấn đề sức khỏe toàn cầu với hàng trăm nghìn trẻ em tử vong hằng năm. Tại Việt Nam, một số nghiên cứu cho thấy tai nạn thương tích là nguyên nhân hàng đầu gây tử vong cho trẻ em. Nghiên cứu thực hiện trên 348 học sinh Trường Trung học cơ sở Kim Đồng, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng với mục tiêu là mô tả thực trạng tai nạn thương tích và tìm hiểu một số yếu tố liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh. Với thiết kế nghiên cứu mô tả cắt ngang, sử dụng bộ câu hỏi tự điền khuyết danh để thu thập thông tin. Kết quả cho thấy, có 34,2% học sinh bị tai nạn thương tích, trong đó ngã xảy ra nhiều nhất với tỷ lệ là 44,5%, tiếp đến là tai nạn giao thông và thương tích do động vật tấn công với tỷ lệ lần lượt là 20,2% và 16,8%, bỏng chiếm tỷ lệ thấp nhất 4,2%. Giới tính, khối lớp là các yếu tố liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh ($p < 0,05$).

Từ khóa - Tai nạn thương tích; học sinh; trung học cơ sở Kim Đồng; Đà Nẵng

1. Đặt vấn đề

Chấn thương (thương tích) là bất cứ tổn thương có chủ định hay không có chủ định cho cơ thể người được gây nên bởi sự phơi nhiễm cấp tính đối với năng lượng nhiệt, cơ học, điện hay năng lượng hóa học, hay bởi sự thiếu vắng của các yếu tố thiết yếu như sức nóng hay oxy. Phân loại tai nạn thương tích theo nguyên nhân bao gồm 8 loại thường gặp: Tai nạn giao thông, ngã, đuối nước, bạo lực, bỏng, ngộ độc, điện giật và thương tích do động vật tấn công [1].

Tại Việt Nam, mỗi năm trung bình có hơn 370.000 trẻ em bị tai nạn thương tích, trong đó có 6.600 trường hợp tử vong tương đương 18 trẻ em tử vong do tai nạn thương tích mỗi ngày [2]. Tại Đà Nẵng, từ năm 2013 đến năm 2015, toàn thành phố có 4.749 trẻ em bị tai nạn thương tích, trong đó có 23 trẻ em tử vong, số trẻ em bị tai nạn thương tích chủ yếu ở độ tuổi 6 - 16 tuổi [3].

Tỷ lệ tai nạn thương tích ở trẻ em nói chung và học sinh trung học cơ sở nói riêng có xu hướng gia tăng theo thời gian. Tuy nhiên, tình trạng chấn thương chưa được đề cập nhiều. Tại Đà Nẵng, chưa thấy có nghiên cứu nào thực hiện cụ thể trên đối tượng học sinh trung học cơ sở. Trường Trung học cơ sở Kim Đồng nằm tại trung tâm quận Hải Châu, có số lượng học sinh tương đối cao và sinh sống rải rác khắp các khu vực trung tâm trong thành phố. Chính vì những lý do trên, nhóm tác giả thực hiện Nghiên cứu thực trạng tai nạn thương tích và một số yếu tố liên quan ở học sinh Trường Trung học cơ sở Kim Đồng, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng với hai mục tiêu:

1. Mô tả thực trạng tai nạn thương tích ở học sinh

Abstract - Accident injuries at school-age children are the global health issues leading to the death of hundreds of thousands of children every year. The situation is the same in Vietnam. Some studies show that accident injury is the leading cause of death for children. This study has been conducted on 348 students at Kim Dong secondary school, Hai Chau district, Da Nang city with a view to describe the current situation of accident injuries and find out some factors related to accident injuries in the city. With a cross-sectional study on students at Kim Dong secondary school, we use an anonymous self-fill questionnaire to collect data. Results have shown that 34.2% students were injured in all kinds; falls accounted for 44.5%, followed by traffic accidents and animal attacks with the rate of 20.2% and 16.8% respectively; burns accounted for the lowest rate of 4.2%. Gender and grades are factors related to accident injuries in students ($p < 0,05$).

Key words - Accident injuries; students; Kim Dong secondary school; Da Nang

Trường Trung học cơ sở Kim Đồng, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng.

2. Tìm hiểu một số yếu tố liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh.

2. Giải quyết vấn đề

2.1. Phương pháp nghiên cứu

2.1.1. Đối tượng nghiên cứu

Học sinh Trường Trung học cơ sở Kim Đồng, có mặt tại thời điểm thu thập số liệu và đồng ý tham gia nghiên cứu.

2.1.2. Thời gian nghiên cứu

Từ tháng 01/2019 đến tháng 06/2019.

2.1.3. Thiết kế nghiên cứu

Nghiên cứu mô tả cắt ngang.

2.1.4. Cỡ mẫu

Áp dụng công thức sau để tính cỡ mẫu nghiên cứu mô tả nhằm ước tính một tỷ lệ trong quần thể:

$$n = Z_{(1-\frac{\alpha}{2})}^2 \frac{p \times (1 - p)}{d^2} \times e$$

Trong đó:

n: Là cỡ mẫu tối thiểu;

Z: Là chỉ số giới hạn của khoảng tin cậy 95%, $\alpha = 0,05$ nên $z = 1,96$;

p: Ước tính tham số p của quần thể. Theo nghiên cứu của Hoàng Thị Hòa [4] cho thấy, tỷ lệ tai nạn thương tích ở học sinh là 11,62%. Do vậy, nhóm tác giả chọn $p = 0,1162$;

d: Là mức sai lệch mong muốn cho phép sự khác biệt tỷ lệ p trên mẫu so với p quần thể ($0,01 < d < 0,1$), chọn $d = 0,05$;

e: Hệ số thiết kế. Nhóm tác giả áp dụng phương pháp chọn mẫu chùm 2 giai đoạn nên chọn $e = 2$.

Thay vào các trị số tính được $n = 316$. Do trong quá trình điều tra có sai số nên dự trù thêm 10% mất đối tượng. Vậy có 348 đối tượng được chọn tham gia nghiên cứu.

2.1.5. Phương pháp chọn mẫu

Kỹ thuật chọn mẫu: Chọn mẫu chùm 2 giai đoạn.

* Giai đoạn 1: Chọn lớp.

- Trường Trung học cơ sở Kim Đồng có 4 khối lớp: 6, 7, 8 và 9. Dùng phương pháp bốc thăm chọn ngẫu nhiên 3 lớp trong mỗi khối lớp.

Có $3 \times 4 = 12$ lớp được chọn.

* Giai đoạn 2: Chọn học sinh.

- Trong 12 lớp đã chọn, bốc thăm ngẫu nhiên mỗi lớp 29 học sinh.

Vậy kết quả cỡ mẫu là: $12 \times 29 = 348$ học sinh.

2.1.6. Phân tích xử lý số liệu

Nhập số liệu bằng phần mềm Epidata 3.1. Phân tích số liệu bằng phần mềm SPSS 18.0. Áp dụng phương pháp phân tích thống kê mô tả và kiểm định khi bình phương (χ^2) để mô tả và xác định các yếu tố liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh.

2.1.7. Đạo đức trong nghiên cứu

Thông báo mục đích, yêu cầu, nội dung nghiên cứu để đối tượng tự nguyện tham gia nghiên cứu.

Các thông tin đối tượng nghiên cứu cung cấp được giữ bí mật tuyệt đối, đảm bảo chỉ sử dụng với mục đích duy nhất là nghiên cứu.

2.2. Phương tiện nghiên cứu

Sử dụng bộ câu hỏi tự điền khuyết danh để thu thập số liệu.

2.3. Nội dung nghiên cứu

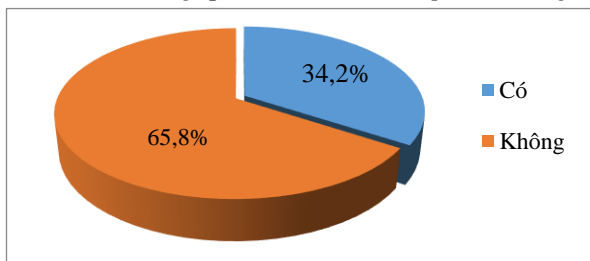
- Thực trạng tai nạn thương tích ở học sinh Trường Trung học cơ sở Kim Đồng, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng.

- Một số yếu tố có ảnh hưởng đến tai nạn thương tích của học sinh.

3. Kết quả nghiên cứu và bình luận

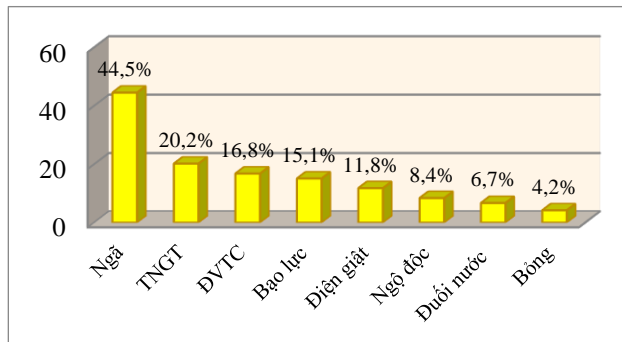
3.1. Kết quả nghiên cứu

3.1.1. Thực trạng tai nạn thương tích ở học sinh Trường Trung học cơ sở Kim Đồng, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng



Hình 1. Phân bố tỷ lệ học sinh bị tai nạn thương tích ($n = 348$)

Kết quả Hình 1 cho thấy, tỷ lệ tai nạn thương tích ở học sinh là 34,2% (119 học sinh bị TNTT trong tổng số 348 học sinh).



Hình 2. Phân bố tỷ lệ học sinh bị các loại tai nạn thương tích ($n = 119$) (TNGT: tai nạn giao thông; ĐVTC: động vật tấn công)

Kết quả Hình 2 cho thấy, trong các loại tai nạn thương tích thì ngã xảy ra nhiều nhất ở học sinh với tỷ lệ 44,5%, tiếp đến là tai nạn giao thông và thương tích do động vật tấn công với tỷ lệ lần lượt là 20,2% và 16,8%, bỏng chiếm tỷ lệ thấp nhất 4,2%.

Bảng 1. Phân bố một số đặc điểm của học sinh bị ngã

Đặc điểm		Tần số (n)	Tỷ lệ (%)
Số lần bị ngã ($n = 53$)	1 lần	42	79,2
	2 lần	11	20,8
Nguyên nhân ngã ($n = 53$)	Vô ý ngã	31	58,5
	Bị người khác làm ngã	8	15,1
	Cả hai	14	26,4
Địa điểm xảy ra ngã ($n = 63$)	Tại trường học	15	23,8
	Tại nhà	29	46,0
	Trên đường	13	20,6
	Nơi công cộng	6	9,6

Kết quả Bảng 1 cho biết, đa số học sinh bị ngã một lần (79,2%). Có 58,5% học sinh ngã do vô ý; 15,1% học sinh bị người khác làm ngã và 26,4% học sinh ngã là do cả hai nguyên nhân. Ngã tại nhà là địa điểm xảy ra nhiều nhất (46,0%) và ngã ở nơi công cộng chiếm tỷ lệ thấp nhất (9,6%).

Bảng 2. Phân bố một số đặc điểm của học sinh bị tai nạn giao thông ($n = 20$)

Đặc điểm		Tần số (n)	Tỷ lệ (%)
Số lần bị tai nạn giao thông	1 lần	21	87,5
	2 lần	3	12,5
Nguyên nhân tai nạn giao thông	Tự té	12	50,0
	Bị xe máy đâm phải	8	33,3
	Bị xe 4 bánh trở lên đâm phải	4	16,7
Phương tiện thường đến trường	Được đưa đón bằng ô tô	4	16,7
	Được đưa đón bằng xe máy	10	41,7
	Tự đi xe đạp/ Xe đạp điện	7	29,2
	Đi bộ	3	12,4
Đội nón bảo hiểm	Có	23	95,8
	Không	1	4,2

Kết quả Bảng 2 cho thấy, đa số học sinh bị tai nạn giao thông một lần (87,5%). Trong đó, học sinh tự té chiếm tỷ lệ cao nhất (50,0%), tiếp đến là học sinh bị xe máy đâm phải và học sinh bị xe 4 bánh trở lên đâm phải với tỷ lệ lần lượt là 33,3% và 16,7%. Học sinh đến trường bằng xe máy đưa đón chiếm tỷ lệ cao nhất (41,7%) và học sinh đi bộ chiếm tỷ lệ thấp nhất (12,4%). Hầu hết học sinh đều đội nón bảo hiểm khi được đưa đón bằng xe máy (95,8%).

Bảng 3. Phân bố một số đặc điểm của học sinh bị thương tích do động vật tấn công

Đặc điểm		Tần số (n)	Tỷ lệ (%)
Số lần bị ĐVTC (n = 20)	1 lần	17	85,0
	2 lần	3	15,0
Loại ĐVTC (n = 21)	Chó	14	66,7
	Khác	7	33,3
Địa điểm bị ĐVTC (n = 23)	Tại nhà	5	21,7
	Trên đường	11	47,8
	Nơi công cộng	7	30,5
Đến cơ sở y tế sau khi bị động vật tấn công (n = 20)	Có	7	35,0
	Không	13	65,0

Kết quả Bảng 3 cho thấy, đa số học sinh bị động vật tấn công một lần (85,0%). Trong các loại động vật tấn công học sinh, chó chiếm tỷ lệ cao nhất (66,7%). Học sinh bị tấn công trên đường đi chiếm tỷ lệ cao nhất (47,8%), tiếp đến là ở nơi công cộng và tại nhà với tỷ lệ lần lượt là 30,5% và 21,7%. Có 65,0% học sinh không đến các cơ sở y tế để khám sau khi bị động vật tấn công.

3.1.2. Một số yếu tố liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh

Bảng 4. Mối liên quan giữa tai nạn thương tích với yếu tố giới tính, khối lớp của học sinh

Yếu tố \ TNTT	Có		Không		Tổng		p
	n	%	n	%	n	%	
Giới tính							0,04
Nam	73	39,0	114	61,0	187	53,7	
Nữ	46	28,6	115	71,4	161	46,3	
Khối lớp							0,04
Khối 6	37	42,5	50	57,5	87	25,0	
Khối 7	33	37,9	54	62,1	87	25,0	
Khối 8	29	33,3	58	66,7	87	25,0	
Khối 9	20	23,0	67	77,0	87	25,0	

Kết quả Bảng 4 cho thấy, yếu tố giới tính và khối lớp có mối liên quan có ý nghĩa thống kê với tai nạn thương tích ở học sinh. Trong đó, tỷ lệ học sinh nam bị tai nạn thương tích cao hơn so với học sinh nữ (39,0% so với 28,6%). Về khối lớp, khối 6 chiếm tỷ lệ cao nhất (42,5%), tiếp đến là khối 7 và khối 8 với tỷ lệ lần lượt là 37,9% và 33,3%, khối 9 chiếm tỷ lệ thấp nhất (23,0%). Sự khác biệt này là có ý nghĩa thống kê với $p < 0,05$.

Bảng 5. Mối liên quan giữa tai nạn thương tích với các yếu tố cá nhân của học sinh

Yếu tố \ TNTT	Có		Không		Tổng		p
	n	%	n	%	n	%	
Học lực							0,07
Xuất sắc/ Giỏi	49	35,3	90	64,7	139	39,9	
Khá trở xuống	70	33,5	139	66,5	209	60,1	

Hành kiểm							
Tốt	97	35,4	177	64,6	274	78,7	0,23
Khá trở xuống	22	29,7	52	70,3	74	21,3	
Người sống cùng							
Cha mẹ	112	35,0	208	65,0	320	92,0	0,24
Khác	7	25,0	21	75,0	28	8,0	
Thời gian dùng TBĐT > 2 giờ /ngày							
Có	91	32,3	191	67,7	282	81,0	0,15
Không	28	42,4	38	57,6	66	19,0	

Kết quả Bảng 5 cho thấy, các yếu tố cá nhân của học sinh như học lực, hạnh kiểm, người sống cùng, sử dụng thiết bị điện tử quá 2 giờ trong ngày không có mối liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh (với $p > 0,05$).

3.2. Bình luận

3.2.1. Thực trạng tai nạn thương tích ở học sinh Trường Trung học cơ sở Kim Đồng, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng

Theo kết quả Hình 1 cho thấy, trong tổng số 348 học sinh tham gia nghiên cứu, tỷ lệ học sinh bị tai nạn thương tích trong một năm qua là 34,2%. Tỷ lệ này cao hơn nghiên cứu của Hoàng Thị Hòa [4] trên 1075 học sinh Trường Trung học cơ sở Cán Tỷ, Hà Giang với tỷ lệ tai nạn thương tích là 11,6% và nghiên cứu của Lê Thị Hương [5] trên 904 học sinh Trường Trung học cơ sở Ngũ Hiệp, Hà Nội với tỷ lệ tai nạn thương tích là 15,7%. Có thể giải thích sự khác biệt về tỷ lệ tai nạn thương tích giữa các nghiên cứu trên là do sự khác nhau về địa bàn, thời gian nghiên cứu, điều kiện kinh tế, văn hóa, xã hội ở từng khu vực đã ảnh hưởng đến tỷ lệ tai nạn thương tích ở học sinh.

Dựa theo kết quả Hình 2 cho thấy, trong các loại tai nạn thương tích mà học sinh gặp phải, ngã xảy ra nhiều nhất ở học sinh với tỷ lệ 44,5%, tiếp đến là tai nạn giao thông và thương tích do động vật tấn công với tỷ lệ lần lượt là 20,2% và 16,8%, bỏng chiếm tỷ lệ thấp nhất (4,2%). Kết quả nghiên cứu này tương đồng với nghiên cứu của Hoàng Thị Hòa tại Hà Giang với nguyên nhân chủ yếu là do ngã (41,16%) và tai nạn giao thông (20,8%), thấp nhất là bỏng (1,60%) [4]. Bên cạnh đó, kết quả nghiên cứu cũng tương tự với nghiên cứu của Lê Thị Hương ở Hà Nội với kết quả ngã và tai nạn giao thông là hai nguyên nhân hàng đầu gây tai nạn thương tích ở học sinh [3]. Ngã xảy ra nhiều nhất ở học sinh, điều này có thể hiểu là do ở lứa tuổi này, học sinh thường hiếu động, thích khám phá, nghịch ngợm, leo trèo, chạy nhảy vui chơi cùng bạn bè nhưng lại không cảnh giác, chú ý đến các nguy cơ về té ngã có thể xảy ra. Về tai nạn giao thông, với sự phát triển nhanh của Đà Nẵng hiện nay kéo theo nhiều phương tiện tham gia giao thông đông đúc, trong khi đó nhiều học sinh vẫn chưa chấp hành tốt luật an toàn giao thông cũng như chưa nắm vững kỹ năng về tham gia giao thông an toàn nên tai nạn giao thông vẫn còn xảy ra nhiều ở học sinh.

Dựa theo kết quả biểu đồ 2 và Bảng 1 cho thấy, ngã xảy ra nhiều nhất ở học sinh, nguyên nhân chủ yếu là do vô ý ngã và nơi xảy ra ngã nhiều nhất là ở nhà. Trong khi đó, kết quả nghiên cứu của Nguyễn Thúy Quỳnh ở học sinh tiểu học thành phố Đà Nẵng lại cho thấy, trường học là nơi xảy ra ngã nhiều nhất ở học sinh [6]. Sự khác biệt này có

thể giải thích là do sự khác nhau về độ tuổi ở hai nhóm đối tượng nghiên cứu. Ở độ tuổi học sinh trung học cơ sở thì khi ở nhà các em ít chịu sự giám sát chặt chẽ của gia đình hơn so với lứa tuổi học sinh tiểu học nên ngã có khả năng xảy ra ở nhà nhiều hơn.

Dựa theo kết quả Bảng 2 cho thấy, đa số học sinh bị tai nạn giao thông một lần và nguyên nhân chủ yếu là do tự té khi các em tự tham gia giao thông bằng xe đạp hoặc xe đạp điện. Điều này có thể giải thích là do trong quá trình lái xe, nhất là lúc tan trường, học sinh không chấp hành tốt luật an toàn giao thông, chính sự nghịch ngợm, đùa giỡn với bạn bè khi chạy xe đã làm cho học sinh không thể kiểm soát tốt dẫn đến xảy ra tai nạn giao thông. Theo nghiên cứu của Nguyễn Thị Liên Hương ở thị trấn Yên Viên, Hà Nội cho thấy, học sinh có kiến thức đúng về luật giao thông đường bộ là 62,3%, tuy nhiên chỉ có 9,4% học sinh thực hành đúng luật [7]. Do vậy, nhà trường và gia đình cần tăng cường giáo dục ý thức chấp hành luật an toàn giao thông cho học sinh để phòng tránh các yếu tố nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông.

Kết quả Bảng 3 cho thấy, ngoài đa số các học sinh bị động vật tấn công một lần thì vẫn có trường hợp học sinh bị tấn công hai lần trong một năm. Trong đó, chó là loại động vật tấn công chiếm tỷ lệ cao nhất. Kết quả này tương đồng với nghiên cứu Dương Tiểu Phụng tại Tiền Giang với tỷ lệ học sinh bị chó cắn chiếm cao nhất (44,0%) [8]. Nghiên cứu cũng cho thấy động vật tấn công học sinh xảy ra nhiều nhất ở trên đường đi. Điều này có thể giải thích là do học sinh thường hiếu động, thích đùa nghịch với động vật trên đường nên dễ bị chúng tấn công ngược lại. Đối với một số học sinh khác có thể bị động vật tấn công là do thông thường khi thấy động vật hung dữ, có biểu hiện tấn công thì học sinh thường bỏ chạy hoặc đánh nó, hành động này cũng dẫn đến nguy cơ bị động vật tấn công. Ngoài ra, kết quả cũng cho thấy có 65,0% học sinh không đến các cơ sở y tế để khám sau khi bị động vật tấn công. Như vậy, có thể thấy học sinh vẫn chưa nhận thức được sự nguy hiểm khi bị động vật tấn công, nguy hiểm nhất là có thể bị truyền bệnh dại từ động vật sang người. Do vậy, cần tăng cường truyền thông, nâng cao sự hiểu biết cho phụ huynh và học sinh về phòng tránh nguy cơ có thể bị động vật tấn công cũng như cách xử lý sau khi bị động vật tấn công.

3.2.2. Một số yếu tố liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh

Dựa vào kết quả nghiên cứu Bảng 4 đã cho thấy, yếu tố giới tính có mối liên quan có ý nghĩa thống kê đến tai nạn thương tích ở học sinh Trường Trung học cơ sở Kim Đồng. Tỷ lệ học sinh nam bị tai nạn thương tích cao hơn 1,4 lần so với học sinh nữ (39,0% so với 28,6%). Kết quả này tương đồng với nghiên cứu của Peltzer K và Pengpid S [9]. Điều này có thể giải thích là do trẻ nam luôn mang tính hiếu động, thích nghịch ngợm, khám phá hơn trẻ nữ nên dễ bị tai nạn thương tích hơn.

Ngoài ra, kết quả nghiên cứu Bảng 5 cũng chỉ ra, yếu tố khối lớp có mối liên quan có ý nghĩa thống kê đến tai nạn thương tích ở học sinh, trong đó khối 6 chiếm tỷ lệ cao nhất (42,5%), tiếp đến là khối 7 và khối 8 với tỷ lệ lần lượt là 37,9% và 33,3%, thấp nhất là khối 9 chiếm tỷ lệ 23,0%.

Kết quả này tương tự với nghiên cứu của Hoàng Thị Hòa [4] tại Hà Giang với tỷ lệ tai nạn thương tích cao nhất ở lứa tuổi 12 (13,7%) và thấp nhất ở lứa tuổi 15 (9,72%). Tuy nhiên nghiên cứu này cho thấy mối liên quan này không có ý nghĩa thống kê (với $p > 0,05$) [4]. Như vậy, yếu tố khối lớp có mối liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh là một điểm mới trong nghiên cứu ở học sinh Trường Trung học cơ sở Kim Đồng. Kết quả nghiên cứu này có thể hiểu là do học sinh tuổi càng nhỏ thì càng hiếu động hơn, khả năng phòng vệ kém hơn nên có thể gặp phải những nguy cơ dẫn đến tai nạn thương tích. Đối với những học sinh ở khối lớp lớn hơn sẽ nhận thức tốt hơn về phòng chống tai nạn thương tích, từ đó biết bảo vệ bản thân trước những nguy cơ tai nạn thương tích có thể xảy ra.

4. Kết luận và khuyến nghị

4.1. Kết luận

4.1.1. Thực trạng tai nạn thương tích ở học sinh Trường Trung học cơ sở Kim Đồng, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng

- Tỷ lệ tai nạn thương tích ở học sinh là 34,2%.

- Trong các loại tai nạn thương tích, ngã xảy ra nhiều nhất ở học sinh với tỷ lệ 44,5%; tiếp đến là tai nạn giao thông và thương tích do động vật tấn công với tỷ lệ lần lượt là 20,2% và 16,8%; bỏng chiếm tỷ lệ thấp nhất 4,2%.

- Nguyên nhân gây ra ngã nhiều nhất ở học sinh là do vô ý ngã (58,5%) và xảy ra chủ yếu là tại nhà (46,0%). Đa phần học sinh bị tai nạn giao thông là do tự té (50,0%). Trong các loại động vật tấn công học sinh, chó là loại động vật chiếm tỷ lệ cao nhất (66,7%) và xảy ra nhiều nhất là trên đường đi (47,8%). Tỷ lệ học sinh không đến cơ sở y tế khám sau khi bị động vật tấn công cao (65,0%).

4.1.2. Một số yếu tố liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh

- Giới tính: Tỷ lệ học sinh nam bị tai nạn thương tích cao hơn so với học sinh nữ (39,0% so với 28,6%). Sự khác biệt này là có ý nghĩa thống kê với $p < 0,05$.

- Khối lớp: Khối 6 chiếm tỷ lệ cao nhất (42,5%), tiếp đến là khối 7 và khối 8 với tỷ lệ lần lượt là 37,9% và 33,3%, khối 9 chiếm tỷ lệ thấp nhất (23,0%). Sự khác biệt này là có ý nghĩa thống kê với $p < 0,05$.

4.2. Khuyến nghị

- Bộ Giáo dục và Đào tạo nên đưa nội dung về kỹ năng phòng chống tai nạn thương tích vào chương trình dạy học xuyên suốt các bậc học, có thể lồng ghép vào môn học "Hoạt động trải nghiệm".

- Tổ chức các buổi truyền thông nhằm nâng cao nhận thức và hiểu biết về tai nạn thương tích cho phụ huynh, giáo viên và học sinh. Bên cạnh đó, cần tập huấn về cách sơ cứu một số loại tai nạn thương tích thông thường cho phụ huynh, giáo viên và nhân viên y tế trường học.

- Tăng cường tuyên truyền phòng chống tai nạn thương tích ở trẻ em qua các phương tiện thông tin đại chúng.

- Nhà trường cần chủ động đưa nội dung phòng chống tai nạn thương tích vào các hoạt động ngoại khóa của học sinh, định kỳ tổ chức các cuộc thi tìm hiểu về phòng chống tai nạn thương tích thông qua vẽ tranh, xây dựng tiểu phẩm,...

- Nhà trường phối hợp với gia đình trang bị các kỹ năng cần thiết cho học sinh để phòng chống tai nạn thương tích như cho trẻ học bơi đúng tuổi, học về kỹ năng phòng chống đuối nước, kỹ năng tham gia giao thông an toàn, kỹ năng xử lý khi bị động vật tấn công...

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Nguyễn Huy Nga và Trần Văn Dần (2012), *Giáo trình sức khỏe trường học*, NXB Lao động - Xã hội, 87 - 127.
- [2] Cục quản lý môi trường y tế (2017), *Thực trạng tai nạn thương tích ở trẻ em*, <<http://vihema.gov.vn/thuc-trang-tai-nan-thuong-tich-tre-em.html>>, truy cập ngày 18/10/2018.
- [3] Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Nẵng (2016), *Kế hoạch 4847/KH-UBND năm 2016 phòng chống tai nạn thương tích trẻ em trên địa bàn thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2016 - 2020*, số 4847 - KH.
- [4] Hoàng Thị Hòa và Trịnh Xuân Đan (2011), “Thực trạng và một số yếu tố liên quan đến tai nạn thương tích ở học sinh Trường Trung học cơ sở Cán Ty - Quán Bạ - Hà Giang”, *Tạp chí Khoa học và Công nghệ*, (89), 163 - 167.
- [5] Lê Thị Hương và Nguyễn Thúy Quỳnh (2018), “Thực trạng tai nạn thương tích của học sinh Trường Trung học cơ sở Ngũ Hiệp, huyện Thanh Trì, Hà Nội”, *Tạp chí Y học dự phòng*, XXVIII(4), 27.
- [6] Nguyễn Thúy Quỳnh và Phạm Việt Cường (2011), “Thực trạng tai nạn thương tích học sinh tiểu học tại Thành phố Đà Nẵng”, *Tạp chí Y học thực hành*, (8), 72.
- [7] Nguyễn Thị Liên Hương và Vũ Nhất Linh (2012), “Kiến thức, thái độ, thực hành về tuân thủ luật giao thông đường bộ ở học sinh Trường Trung học phổ thông thị trấn Yên Viên, Gia Lâm, Hà Nội năm 2012”, *Tạp chí Y học dự phòng*, XXIII(3), 117.
- [8] Dương Tiểu Phụng (2010), “Chấn thương ở học sinh tại thị trấn Vĩnh Bình, huyện Gò Công Tây, tỉnh Tiền Giang”, *Tạp chí Y học Thành phố Hồ Chí Minh*, XIV(2), 169 - 171.
- [9] Peltzer K & Pengpid S (2017), “Nonfatal Injuries and Psychosocial Correlates among Middle School Students in Cambodia and Vietnam”, *Int J Environ Res Public Health*, XIV(3), 280.

(BBT nhận bài: 03/10/2009, hoàn tất thủ tục phân biện: 05/8/2020)