

SỬ DỤNG MŨ BẢO HIỂM

CẨM NANG AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
CHO NHỮNG NHÀ HOẠCH ĐỊNH KẾ HOẠCH VÀ
NHỮNG NGƯỜI THỰC THI

Tài liệu do Thư viện WHO xuất bản

Tổ chức Y tế thế giới.

Sử dụng mũ bảo hiểm: cầm nang an toàn giao thông đường bộ đường bộ cho các nhà hoạch định kế hoạch và những người thực thi.

1. Phương tiện bảo vệ đầu - sử dụng; 2. Chấn thương sọ não – phòng chống và kiểm soát.

3. Phát triển chương trình – phương pháp; 4. Đánh giá chương trình – Phương pháp; 5. Hướng dẫn I. Tựa đề

ISBN 92 4 1562994

(Phân loại NLM U/L 354)

Trích dẫn:

Sử dụng mũ bảo hiểm: cầm nang an toàn giao thông đường bộ đường bộ cho các nhà hoạch định kế hoạch và những người thực thi, Geneva, Tổ chức Y tế thế giới, 2006.

Tổ chức Y tế thế giới 2006

Tất cả quyền đã được đăng ký trước. Các tài liệu xuất bản của Tổ chức Y tế thế giới có thể tìm thấy trên các thông cáo báo chí của WHO, Tổ chức Y tế thế giới, Đại lộ Appia 20, 1211 Geneva 27, Thụy Sĩ (Điện thoại +41 22 791 2476; Fax: +41 22 791 4857, email: bookorders@who.int). Yêu cầu để được phép tái bản hay dịch các ấn phẩm của WHO - với mục đích thương mại hay không - phải được đề cập trên các thông cáo báo chí của WHO, tại địa chỉ trên (Fax: + 41 22791 4806; email: permission@who.int)

Việc chọn bộ phận giới thiệu tài liệu trong ấn phẩm này không nhằm bày tỏ bất kỳ một quan điểm nào của Tổ chức Y tế thế giới liên quan đến việc sử dụng hợp pháp của bất kỳ quốc gia, tình trạng khủng bố, thành phố hay lãnh thổ hay chính quyền, hay tập trung vào giới hạn của nó. Những dòng chấm trên các bản đồ thể hiện những đường biên giới vẫn chưa đạt được sự thoả thuận đầy đủ.

Việc nhắc đến những công ty cụ thể hoặc những sản phẩm chế tạo nhất định không có nghĩa là những công ty này được Tổ chức Y tế thế giới xác nhận hay ưu tiên so với các đơn vị khác không được đề cập đến. Ngoài trừ những lỗi và một số chỗ bỏ qua, tên của những sản phẩm độc quyền được phân biệt qua những chữ cái viết hoa ở đầu.

Tất cả những cảnh báo có lý đã được Tổ chức Y tế thế giới đưa ra để kiểm tra thông tin trong cuốn tài liệu này. Tuy nhiên, ấn phẩm xuất bản mà không có bảo đảm. Trách nhiệm phán xét đối với cơ quan dịch và sử dụng tài liệu thuộc về người đọc. Trong bất kỳ trường hợp nào, WHO sẽ có trách nhiệm huỷ bỏ việc sử dụng tài liệu

Tài liệu do Inis- www.inis.ie thiết kế

Do Shaun Smith minh hoạ

In ấn ở Thụy Sĩ

Mục lục

Lời nói đầu	vii
Những người cộng tác và lời cảm ơn	ix

Lời giới thiệu	xiii
Thông tin về những tài liệu liên quan	xiii
Thông tin về cảm nang sử dụng mũ bảo hiểm	xv

1. Tại sao mũ bảo hiểm lại cần thiết?	1
1.1. Nhiều người trên thế giới đã chết vì tai nạn xe máy	3
1.1.1. Chấn thương sọ não là một nguyên nhân dẫn đến tử vong và tàn tật	4
1.2. Chiếc mũ bảo hiểm bảo vệ cho cái đầu của bạn	7
1.2.1. Cơ cấu của chấn thương sọ não	7
1.2.2. Một chiếc mũ bảo hiểm làm việc như thế nào	9
1.2.3. Thiết kế mũ bảo hiểm cho xe máy	11
1.3. Mũ bảo hiểm là một vật hữu ích để giảm chấn thương sọ não	14
1.4. Chương trình mũ bảo hiểm hiệu quả là khi mọi người đội mũ bảo hiểm	18
Tóm tắt	22
Tài liệu tham khảo	23

2. Cách để sử dụng tình huống này ở nước bạn	25
2.1. Tại sao bạn cần sử dụng tình huống này?	27
2.1.1. Chất lượng của dữ liệu	28
2.2. Vấn đề không sử dụng mũ bảo hiểm là phổ biến như thế nào?	29
2.2.1. Vấn đề tai nạn xe máy quan trọng như thế nào?	29
2.2.2. Tỷ lệ đội mũ bảo hiểm ở nơi bạn đánh giá điều gì?	35
2.2.3. Tại sao mọi người không đội mũ bảo hiểm	41
2.3. Cách để biết được liệu ở nơi các bạn đã có cái gì	44
2.3.1. Ai có trách nhiệm về vấn đề an toàn giao thông đường bộ, và có quỹ dành cho việc này không?	45
2.3.2. Ai là người giữ tiền?	45
2.3.3. Việc đội mũ bảo hiểm có dùng luật ở nơi bạn không?	47
2.3.4. Có tiêu chuẩn mũ bảo hiểm ở nơi bạn không?	47
2.3.5. Đã bao giờ thực hiện chương trình mũ bảo hiểm chưa?	48
2.3.6. Sử dụng những hành động đánh giá cho những hành động ưu tiên.	51
Tóm tắt	51
Tài liệu tham khảo	52

3. Cách để thiết kế và thực hiện chương trình mũ bảo hiểm	53
3.1. Thiết kế một nhóm làm việc	57

3.1.1. Ai là người có liên quan đến nhóm làm việc này?	57
3.1.2. Phân công vai trò cho từng thành viên của nhóm làm việc	59
3.2. Cách để chuẩn bị một kế hoạch hành động	61
3.2.1. Thiết kế mục đích của chương trình	61
3.2.2. Thiết kế mục tiêu	63
3.2.3. Thiết kế phương pháp	66
3.2.4. Quyết định hoạt động	68
3.2.5. Thiết kế trục thời gian	69
3.2.6. Đánh giá nhu cầu	69
3.2.7. Thiết kế một cơ cấu giám sát	71
3.2.8. Đảm bảo tính bền vững của chương trình	72
3.3. Cách để phát triển và thực hiện một luật lệ mũ bảo hiểm	75
3.3.1. Phát triển luật	75
3.3.2. Giới thiệu và thực hiện luật pháp	77
3.3.3. Phát triển trục thời gian về việc thực hiện luật	82
3.4. Cách để thiết kế và thực hiện một tiêu chuẩn mũ bảo hiểm	83
3.4.1. Chấp nhận/thông qua tiêu chuẩn	83
3.4.2. Xem xét những vấn đề cốt lõi khi đặt ra tiêu chuẩn	85
3.4.3. Chi tiết kỹ thuật của mũ bảo hiểm	87
3.5. Cách để cải thiện việc thực thi đúng theo luật pháp	93
3.5.1. Phương pháp tự nguyện để tăng việc sử dụng mũ bảo hiểm	94
3.5.2. Phương pháp bắt buộc để tăng việc sử dụng mũ bảo hiểm	96
3.6. Cách để thu hút cộng đồng	103
3.6.1. Chọn một địa điểm cho cuộc vận động	103
3.6.2. Mục đích của cuộc vận động	103
3.6.3. Thay đổi nhận thức và thái độ về việc sử dụng mũ bảo hiểm	104
3.6.4. Làm việc với phương tiện truyền thông	104
3.6.5. Tạo ra khẩu hiệu của cuộc vận động	106
3.6.6. Đặt ra kế hoạch cuộc vận động	107
3.6.7. Thực hiện và đánh giá cuộc vận động	108
3.7. Giáo dục thanh niên	111
3.8. Đảm bảo việc đáp ứng y tế thích hợp	115
Tóm tắt	119
Tài liệu tham khảo	122
4. Cách để đánh giá chương trình	123
4.1. Kế hoạch đánh giá	125
4.1.1. Mục tiêu đánh giá	126
4.1.2. Loại đánh giá	126
4.2. Chọn phương pháp đánh giá	127
4.2.1. Loại nghiên cứu cho việc đánh giá sự hình thành và tiến trình	128
4.2.2. Loại nghiên cứu cho việc đánh giá tác động và kết quả	128
4.2.3. Chọn tiêu chí chương trình	132
4.2.4. Xây dựng đánh giá một chương trình một cách kinh tế	133

4.2.5. Xác định cỡ mẫu	135
4.3. Sự phổ biến và phản hồi	136
Tóm tắt	138
Tài liệu tham khảo	138
Bảng chú giải thuật ngữ	141
Các tổ chức hợp tác xây dựng tài liệu	145

Lời nói đầu

Tai nạn giao thông đường bộ đường bộ là vấn đề sức khoẻ cộng đồng chính và là nguyên nhân hàng đầu gây tử vong và thương tích trên khắp thế giới. Mỗi năm gần 1,2 triệu người chết và hơn hàng triệu người bị thương hay tàn tật do bị đâm xe, tập trung hầu hết ở những nước có thu nhập thấp và trung bình. Cũng như tạo nên giá trị xã hội lớn cho cá nhân, gia đình và cộng đồng, tai nạn giao thông đường bộ đường bộ đặt ra một gánh nặng về vấn đề sức khoẻ cho dịch vụ sức khoẻ và kinh tế. Chi phí đối với đất nước, đang phải đương đầu với những mối quan tâm phát triển khác, chiếm khoảng 1%-2% tổng sản phẩm quốc gia. Cùng với sự gia tăng cơ giới hoá, tai nạn giao thông đường bộ đã trở thành một vấn đề phát triển nhanh chóng, đặc biệt ở những nước đang phát triển. Nếu xu hướng hiện tại tiếp tục không được kiểm soát, tai nạn giao thông đường bộ sẽ tăng lên một cách đột ngột ở hầu hết trên thế giới trong hai thập kỷ tới, với tác động lớn vào những người dễ bị tổn thương.

Cần phải đưa ra khẩn cấp hành động thích hợp và có mục đích. Báo cáo toàn cầu về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ, do Tổ chức Y tế thế giới và Ngân hàng thế giới công bố vào năm 2004, xác định những cải thiện trong quản lý an toàn giao thông đường bộ cùng với những hành động cụ thể làm giảm đột ngột số ca tử vong tai nạn giao thông đường bộ và thương tích ở những nước công nghiệp thể hiện tính tích cực trong công tác an toàn giao thông đường bộ. Việc sử dụng dây an toàn, mũ bảo hiểm và đai bảo vệ trẻ em như báo cáo đã đề cập, đã cứu sống hàng nghìn tính mạng. Việc giới thiệu về giảm tốc độ, xây dựng các cơ sở hạ tầng an toàn hơn, tuân theo quy định về nồng độ cồn trong máu và cải tiến chất lượng xe cộ, là tất cả các can thiệp đã được thử nghiệm và lặp lại cho đạt kết quả.

Cộng đồng quốc tế giờ đây phải được nhận những phản thực hành tốt hàng đầu về quản lý an toàn giao thông đường bộ và các can thiệp ở những nước khác, bằng cách thích hợp với sự sắp đặt riêng biệt. Nhằm đẩy mạnh các nỗ lực, Hội đồng bảo an Liên hiệp quốc thông qua Nghị quyết ngày 14 tháng 4 năm 2004 thúc đẩy sự quan tâm nhiều hơn và nguồn lực được trực tiếp hướng tới sự khủng hoảng về an toàn giao thông đường bộ toàn cầu. Nghị quyết số 58/289 về “Cải thiện an toàn giao thông đường bộ toàn cầu” nhấn mạnh tầm quan trọng của sự hợp tác quốc tế trong lĩnh vực về an toàn giao thông đường bộ. Một nghị quyết khác (A58/L.60), thông qua vào Tháng 10 năm 2005, khẳng định cam kết của Liên hiệp quốc đối với vấn đề này, khuyến khích các thành viên xây dựng các khuyến cáo của Báo cáo toàn cầu về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ, và biểu dương các hoạt động hợp tác trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ để thực hiện nghị quyết 58/289. Đặc biệt, nó khuyến khích những thành viên tập trung đến những yếu tố nguy cơ và thiết lập cơ quan đứng đầu về an toàn giao thông đường bộ,

Nhằm góp phần xây dựng những nghị quyết này, Tổ chức Y tế thế giới, Hiệp hội an toàn giao thông đường bộ toàn cầu, Quỹ FIA về xe ô tô và xã hội, và Ngân hàng thế giới, đã phối hợp để xuất bản hàng loạt tài liệu cho các nhà hoạch định

chính sách và những người thực thi. Cuốn tài liệu này là một trong số đó. Mỗi phần của cuốn tài liệu cung cấp từng bước hướng dẫn cho những nước mong muốn cải thiện tổ chức an toàn giao thông đường bộ và xây dựng can thiệp an toàn giao thông đường bộ cụ thể trong Báo cáo toàn cầu về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ. Tài liệu đưa ra những đề xuất đơn giản, hiệu quả và giải pháp hợp lý có thể cứu sống nhiều tính mạng và giảm gánh nặng của tai nạn giao thông đường bộ trên thế giới. Chúng ta sẽ khuyến khích mọi người sử dụng tài liệu này.

Etienne Krug
Giám đốc
Ban phòng chống thương tích và bạo lực
Tổ chức y tế thế giới

David Silcock
Trưởng điều hành
Hiệp hội an toàn giao thông đường bộ toàn cầu

David Ward
Giám đốc
Quỹ tài trợ FIA ô tô và xã hội

Anthony Bliss
Chuyên gia hàng đầu về an toàn giao thông đường bộ
Ban phát triển phương tiện giao thông đường bộ và đô thị
Ngân hàng thế giới

Người cộng tác và lời cảm ơn

Ban tư vấn

Anthony Bliss, Etienne Krug, David Silcock, David Ward.

Ban biên tập

Tami Toroyan, Margie Peden, Andrew Downing, Rita Cuypers.

Các cộng tác viên

Abdulbari Bener, Eric Bernes, Daniel Brod, Witaya Chadbunchachai, Greig Craft, Atze Dijkstra, Do Tu Anh, Do Hong Anh, Brian Fabian, Charles Godenbeld, Paul Graham, Jagadish Guria, G. Gururaj, Maria-Isabel Gutierrez, Philip Graicer, Peter Halldin, Yvette Holder, Jaffar Hussain, Rebecca Ivers, Stephen Jan, Richard Matzopoulos, Tejdeep Kaur Menon, Margaret Knudson, Charles Mock, Ali Moghisi, Robyn Norton, Krishnan Rajam, Frederick Rivara, Chamaiparn Santikarn, Franco Servadei, Gyanendra Sharma, Aziz Sheikh, Ray Shuey, David Sleet, Christopher Smith, Terrance Smith, Elizabeth Towner, Radin Umar, Hans van Holst, Hung Dang Viet, Lynn Vermaak.

Các nhà phê bình

Shanthi Ameratunga, Eric Bernes, Chris Baguley, Christine Branche, Frances Bunn, José Capel Ferrer, Witaya Chadbunchachai, Ann Dellinger, Kathleen Elsig, Veronique Feypell, Laurie Flaherty, Philip Graitcer, G. Gururaj, Sharma Gyanendra, Rebecca Ivers, Meleckidzedek Khayesi, Robert Klein, Angela Lee, Charles Mock, Jonathon Passmore, Marie-Noelle Poirier, Krishnan Rajam, Eugênia Rodríguez, Mark Rosenberg, Gyanendra Sharma, David Sleet, Christopher Smith, Robert Tomlins, Maria Vegega, John White, Diane Wigle, Dee Williams.

Biên tập kĩ thuật

Tony Kahane.

Hỗ trợ về hành chính

Pascale Lanvers-Casasola, Marijke Bollaert.

Hỗ trợ về tài chính

Tổ chức Y tế thế giới xin cảm ơn Quỹ FIA về ô tô và xã hội, Cơ quan phát triển quốc tế Thụy Điển, Cơ quan an toàn giao thông đường bộ quốc gia Mỹ, Trung tâm phòng chống và kiểm soát bệnh tật Mỹ đã hỗ trợ tài chính để biên soạn và xuất bản tài liệu này.

i

Lời giới thiệu

Lời giới thiệu

Thông tin về một loạt các tài liệu

Năm 2004, Tổ chức Y tế thế giới lấy tên ngày Sức khoẻ thế giới là an toàn giao thông đường bộ. Sự kiện này được tổ chức trên khắp 130 đất nước - nhằm tăng nhận thức về tai nạn giao thông đường bộ, thúc đẩy những chương trình mới về an toàn giao thông đường bộ và cải thiện những vấn đề đang tồn tại. Cũng trong ngày đó, Tổ chức Y tế thế giới phối hợp với Ngân hàng thế giới giới thiệu Báo cáo toàn cầu về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ, nhấn mạnh về sự gia tăng tai nạn giao thông đường bộ. Bản báo cáo nêu chi tiết những khái niệm cơ bản về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ, tác động của tai nạn giao thông đường bộ, những nguyên nhân chính và những yếu tố nguy cơ của tai nạn giao thông đường bộ, bằng chứng về những chiến lược can thiệp hiệu quả. Báo cáo đưa ra 6 khuyến nghị quan trọng mà một nước có thể thực hiện nhằm cải thiện công tác ghi chép an toàn giao thông đường bộ.

Khuyến nghị của báo cáo toàn cầu về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ

1. Xác định một cơ quan chủ chốt của chính phủ để thực thi nỗ lực an toàn giao thông đường bộ quốc gia.
2. Đánh giá vấn đề, chính sách, các tổ chức và khả năng có liên quan đến tai nạn giao thông đường bộ.
3. Chuẩn bị một chiến dịch và kế hoạch hành động quốc gia về an toàn giao thông đường bộ
4. Phân bổ kinh phí và nhân lực tập trung vào vấn đề
5. Xây dựng hành động cụ thể để phòng chống tai nạn giao thông đường bộ, giảm thiểu thương tích và hậu quả của chúng, và đánh giá hiệu quả của những hành động này.
6. Hỗ trợ nâng cao năng lực quốc gia và hợp tác quốc tế.

Báo cáo nhấn mạnh vấn đề toàn cầu đang phát triển có thể được ngăn chặn bằng tổ chức an toàn giao thông đường bộ được cải thiện và sự thực hiện can thiệp hiệu quả đa khu vực và toàn cầu mà phù hợp với nền văn hoá và được kiểm tra một cách hợp lý. Ở khuyến nghị thứ 5, báo cáo đã chỉ rõ rằng bằng việc thực hành tốt- sự can thiệp đã được thử nghiệm và kiểm tra- có thể được thực hiện ở mức thấp nhất tại hầu hết các nước. Những chiến dịch và phương pháp bao gồm này đã đưa ra một số yếu tố rủi ro chính cho tai nạn giao thông đường bộ, chẳng hạn như:

- luật lệ đặt ra yêu cầu dây an toàn và dây giữ trẻ em cho tất cả người sử dụng xe gắn máy.
- Yêu cầu người lái xe gắn máy phải đội mũ bảo hiểm
- Củng cố và bắt buộc giới hạn lượng rượu trong máu
- Đặt ra và bắt buộc giới hạn tốc độ

- quản lý cơ sở hạ tầng làm sao tăng sự an toàn
- cải thiện sự an toàn của xe cộ.

Một tuần sau Ngày Y tế thế giới, vào 14 tháng Tư năm 2004, cuộc họp Liên Hiệp Quốc đã chấp nhận một quyết định rằng quan tâm lớn đến nguồn lực hướng tới an toàn giao thông đường bộ. Quyết định đó nhận thức rằng hệ thống Liên Hiệp Quốc nên trợ giúp để khắc phục cơn khủng hoảng an toàn giao thông toàn cầu. Cùng lúc đó, Tổ chức Y tế thế giới và Ngân hàng thế giới đưa ra hành động nhằm giải quyết khó khăn bằng Báo cáo thế giới về phòng chống tai nạn giao thông. Tổ chức Y tế thế giới được mời làm việc trong sự hợp tác thân thiện với Ủy ban khu vực quốc gia Liên hiệp quốc, để hành động điều phối vấn đề an toàn đường phố trong hệ thống Liên hiệp quốc.

Theo sự uỷ nhiệm đã được đồng ý trong cuộc họp Liên hiệp quốc, từ khi cuối năm 2004, WHO đã giúp phát triển mạng lưới Liên hiệp quốc và những tổ chức an toàn giao thông đường bộ quốc tế khác- được xem như là "sự hợp tác an toàn giao thông đường bộ Liên hiệp quốc". Thành viên của nhóm này đã đồng ý về mục đích chung cho những cố gắng đã đạt được của họ, và tỏ ra rất quan tâm đến 6 khuyến nghị của Báo cáo thế giới về phòng chống tai nạn thương tích.

Một kết quả trực tiếp của sự hợp tác này là sự bắt đầu tồn tại của WHO, Ngân hàng thế giới, Quỹ tài trợ FIA cho xã hội và an toàn giao thông đường bộ toàn cầu. Những tổ chức này đã làm việc và tạo ra tài liệu thực hành bao gồm những vấn đề cốt lõi được đề cập trong báo cáo thế giới về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ. Dự án đó đã nảy sinh nhiều yêu cầu cho WHO và Ngân hàng thế giới về người thực hiện an toàn giao thông đường bộ trên thế giới được hướng dẫn thực hiện những khuyến nghị của báo cáo.

Quyển sách nhằm vào những tổ chức chính phủ và phi chính phủ và những người thực hiện an toàn giao thông đường bộ trong xu hướng phát triển. Được viết theo cách mà có thể áp dụng, họ đã cung cấp từng bước thực hành cách để thực hiện từng khuyến nghị theo một cách giống nhau, trong khi đó cũng làm rõ vai trò và trách nhiệm của tất cả những đơn vị liên quan. Quyển sách cũng dựa trên một khuôn mẫu chung là được dùng trong một tài liệu tương tự về việc tăng cường sử dụng dây an toàn, được phát triển bởi Quỹ tài trợ FIA vào năm 2004. Mặc dù dự định chủ yếu dành cho những đất nước thu nhập thấp và trung bình, quyển sách có thể cung cấp cho một kiểu đất nước và có thể chấp nhận đối với những mức độ chương trình an toàn giao thông đường bộ khác nhau. Mỗi quyển sách bao gồm trường hợp nghiên cứu với ví dụ điển hình từ cả nước đã phát triển và đang phát triển.

Báo cáo thế giới về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ ủng hộ hệ thống hướng tới an toàn giao thông đường bộ- mà đề cập đến đường phố, xe cộ và người sử dụng. Điểm bắt đầu là để khắc phục một cách hiệu quả tai nạn giao thông đường bộ, cần chia sẻ một cách có trách nhiệm giữa chính phủ, công nghiệp, tổ chức phi chính phủ và tổ chức quốc tế. Hơn thế nữa, để thực hiện an toàn giao thông đường bộ hiệu quả chắc chắn phải có sự tận tâm và hợp tác từ tất cả đơn vị liên quan, bao gồm những đơn vị về phương tiện giao thông đường bộ, y tế, giáo dục và luật pháp. Quyển sách này phản ánh quan điểm của báo

cáo, đồng thời cũng ủng hộ những hệ thống theo nguyên tắc là an toàn giao thông đường bộ nên theo nhiều kỷ luật- chúng nhằm tới những người thực hiện từ các cấp độ của các đơn vị.

Thông tin cơ sở về cuốn sách mũ bảo hiểm

Tại sao sách về mũ bảo hiểm lại phát triển?

Nhiều đất nước trên thế giới đang đối mặt với vấn đề là số lượng người bị thương hay bị chết khi lái xe hai bánh đang tăng lên - xe máy và xe đạp. Phần lớn tỷ lệ tử vong và tai nạn thương tích nghiêm trọng hậu quả là do chấn thương đầu. Mũ bảo hiểm hiệu quả cho việc giảm chấn thương đầu cũng như tai nạn thương tích nghiêm trọng. Việc sử dụng mũ bảo hiểm trong 1 đất nước tăng là sự an toàn giao thông đường bộ đang được cải thiện.

Quyển sách này đưa ra những lời khuyên thực hành cho người thực hiện an toàn giao thông đường bộ, cách để đạt được một tỉ lệ người sử dụng xe hai bánh đội mũ bảo hiểm cao hơn. Nếu theo như Báo cáo thế giới về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ, đưa ra bằng chứng là đặt ra và làm cho có hiệu lực việc sử dụng mũ bảo hiểm là bắt buộc, đó là sự can thiệp có hiệu quả cho việc giảm tai nạn thương tích và tử vong cho người sử dụng xe hai bánh. Như đã đề cập đến, quyển sách này là một trong những tài liệu đang cung cấp có thể sử dụng được, là lời khuyên thực tế cho những nước đang từng bước cần thiết để cải thiện vấn đề về an toàn giao thông đường bộ.

Quyển sách này dành cho ai?

Quyển sách này là sử dụng cho những nước muốn cải thiện tỉ lệ người đi xe hai bánh sử dụng mũ bảo hiểm, ở cấp quốc gia hay cấp địa phương. Đó là mục tiêu của chính phủ, những tổ chức phi chính phủ và những người thực hiện an toàn giao thông đường bộ. Danh sách những người sử dụng có thể sẽ đa dạng bao gồm đất nước đó và thực trạng hiện nay liên quan đến việc sử dụng mũ bảo hiểm, nhưng chắc chắn sẽ bao gồm:

- những người làm chính sách và người đưa ra quyết định;
- thành viên của luật pháp
- những nhà chính trị;
- những cảnh sát;
- chuyên gia về sức khoẻ cộng đồng và an toàn giao thông đường bộ;
- quản lý giao thông đường bộ;
- nhà sản xuất xe mô tô và xe đạp;
- nhà sản xuất mũ bảo hiểm;
- cơ quan tư nhân và những người làm trong cộng đồng;
- những tổ chức phi chính phủ;
- bảo hiểm;
- giáo viên trung học và đại học;
- những nhà nghiên cứu về an toàn giao thông đường bộ;
- người dạy lái xe và an toàn giao thông đường bộ.

Quyển sách cung cấp những bước thực hành chủ yếu để tăng việc sử dụng mũ bảo hiểm của người lái xe máy, mặc dù những nghiên cứu trường hợp nổi bật cùng với những vấn đề minh họa quanh việc xe đạp sử dụng mũ bảo hiểm. Mặc dù đặc biệt nhắm vào những đất nước có thu nhập thấp và thu nhập trung bình với tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm thấp, đó sẽ là điều rất lợi ích cho tất cả những đất nước này.

Quyển sách này về vấn đề gì và nó được sử dụng như thế nào?

Việc tăng tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm đòi hỏi một số những bước thực hiện. Chính xác là cần bao nhiêu bước lại phụ thuộc vào đất nước đó đã sẵn sàng bao nhiêu trong việc thực hiện chương trình mũ bảo hiểm. Quyển sách này giúp người sử dụng xác định được những bước liên quan đến tình huống này, và sau đó sẽ cung cấp lời khuyên thực tế cần thiết để thực hiện những bước này. Cũng như đề cập mạnh mẽ đến những phương pháp kĩ thuật, quyển sách cũng tả cấu trúc có trật tự cần thiết cho những nơi thực hiện chương trình mũ bảo hiểm một cách thành công.

Khi giải thích trong Phần 1 của quyển sách này, gánh nặng của tử vong và tai nạn thương tích giữa những người lái xe hai bánh chủ yếu ở đất nước thu nhập thấp và trung bình. Vì lý do này, quyển sách đưa ra những kinh nghiệm từ những đất nước như thế này, dự định nội dung sẽ liên quan đến những đất nước khác với một gánh nặng về tai nạn thương tích đối với những người sử dụng xe hai bánh. Tuy nhiên, cấu trúc của quyển sách như vậy có thể được áp dụng rộng rãi cho những đất nước giới hạn về kinh tế và mức độ sử dụng mũ bảo hiểm.

Quyển sách về điều gì?

Quyển sách chủ yếu đề cập đến mũ bảo hiểm xe mô tô, vì nhìn một cách chung nhất trong toàn cầu, người sử dụng xe mô tô là người bị tai nạn thương tích là chính và tử vong đối với những người sử dụng xe hai bánh. Tuy nhiên, quyển sách cũng chú tâm đến mũ bảo hiểm cho xe đạp. Mặc dù vậy, để làm giảm một nửa hậu quả từ vấn đề đầu tiên là cho mũ bảo hiểm xe máy sau đó là mũ bảo hiểm xe đạp, bước chính chiếm ưu thế là thảo luận những vấn đề liên quan đến mũ bảo hiểm xe máy.

Có một số vấn đề gây bàn cãi liên quan đến cả việc sử dụng mũ bảo hiểm xe máy và xe đạp và quyển sách đề cập ở đây. Giải quyết những vấn đề này chắc chắn sẽ tăng hiệu quả của chính sách nhằm vào giảm tỉ lệ tai nạn thương tích giữa những người đi xe máy và xe đạp.

Nội dung của quyển sách này chia làm 4 phần, được cấu trúc như sau.

* Phần 1 giải thích **tại sao sự can thiệp là cần thiết để tăng việc sử dụng mũ bảo hiểm**. Nó nói mũ bảo hiểm bảo vệ người đeo nó như thế nào và chúng giảm chấn thương sọ não hiệu quả như thế nào.

* Phần 2 hướng dẫn người sử dụng qua tiến trình **đưa ra một tình huống của một đất nước về việc sử dụng mũ bảo hiểm**. Nó đưa ra dữ liệu cần thiết để có giải pháp hiệu quả, và dữ liệu có thể được sử dụng để đưa ra mục tiêu thực tế và những ưu tiên cho chương trình.

* Phần 3 là về **thiết kế và thực hiện chương trình mũ bảo hiểm**, bao gồm cách để phát triển một kế hoạch hành động, bao gồm đặt mục tiêu, và quyết định hành động cần thiết để đạt được những mục tiêu này, đánh giá nguồn lực và đặt một trục thời gian. Phần này bao gồm những phần về phát triển luật pháp và tiêu chuẩn sử dụng mũ bảo hiểm, cải thiện việc làm đúng theo yêu cầu, và thiết lập tiếp thị thích hợp và chiến dịch cộng đồng. Sự can thiệp giáo dục cũng được thảo luận đến, cũng như cần được xem xét khả năng đáp ứng một cách thích hợp khi tai nạn xe máy xảy ra.

* Phần 4 là về việc **đánh giá chương trình mũ bảo hiểm**. Phần này bao gồm những mục tiêu đánh giá được xác định, xem xét những loại khác nhau của việc đánh giá và chọn ra phương pháp thích hợp nhất, và chọn ra chương trình đích để sử dụng. Phần này cũng thảo luận nhu cầu để phổ biến kết quả đánh giá và sử dụng chúng để cải thiện chương trình.

Những nghiên cứu trường hợp được xuyên suốt qua quyển sách này. Những ví dụ này đã được chọn cho tiến trình minh họa và kết quả đầu ra, với những kinh nghiệm từ những đất nước rộng, phản ánh tôn giáo, văn hoá và sự đa dạng kinh tế xã hội. Một vài chú ý chi tiết cũng bao gồm trong đề tài đã được định sẵn để minh họa tóm tắt hơn những điểm đáng quan tâm.

Quyển sách nên được sử dụng như thế nào?

Quyển sách này không đưa ra quy tắc, nhưng nó thích hợp với nhu cầu riêng biệt.

Phần kỹ thuật chứa biểu đồ tiến độ và bảng liệt kê những mục cần kiểm tra để giúp người đọc xác định đất nước của họ đang đứng ở đâu với vấn đề sử dụng mũ bảo hiểm, và để đưa ra những bước, yêu cầu sự cải thiện tiềm năng lớn nhất. Phần cấu trúc của quyển sách là để giúp tiến trình sử dụng liên quan đến những phần của tài liệu.

Mặc dù nó sẽ giúp mọi người đọc được cả tài liệu, nói đúng ra là những phần riêng biệt sẽ phù hợp với nhu cầu của những nước khác nhau. Tuy nhiên, tất cả người sử dụng có lẽ sẽ thu được lợi ích khi đọc phần 2, chúng đề cập đến tình huống và chọn ra những hành động riêng biệt để đảm nhiệm. Sự lựa chọn ở điểm này sẽ quyết định những phần nào còn lại là có ích. Chẳng hạn, một đất nước nơi sử dụng nhiều loại xe hai bánh nhưng thiếu luật mũ bảo hiểm và tiêu chuẩn mũ bảo hiểm có lẽ sẽ vận hành một cách hữu ích qua những phần kỹ thuật. Mặt khác, một đất nước với một luật mũ bảo hiểm và tiêu chuẩn mũ bảo hiểm đang tồn tại, một cuộc vận động nhận thức của cộng đồng một cách hiệu quả về việc sử dụng mũ bảo hiểm, nhưng nếu thiếu giám sát và tiến trình đánh giá, có thể ban đầu sẽ chọn áp dụng phần 4, trong khi đó đọc những phần khác chỉ để tham khảo.

Chúng tôi khuyến khích người sử dụng áp dụng quyển sách này với điều kiện địa phương: có nghĩa là nó có thể được dịch ra và những phần đó có thể cần để thay đổi thích hợp với môi trường địa phương. Trong quá trình sử dụng sách, chúng tôi cũng mong muốn nhận được phản hồi từ kinh nghiệm của những người sử dụng nó.

Điểm giới hạn của quyển sách này là gì?

Quyển sách này không có nghĩa là toàn diện. Nó đưa ra những kinh nghiệm của những người cộng tác trên khắp thế giới để xác định những bước thực tế và hiệu quả mà có thể đưa ra việc sử dụng mũ bảo hiểm, và vì vậy phản ánh quan điểm của những người này liên quan đến kết quả của nó. Những đất nước khác có lẽ có những sự can thiệp thành công mà không được đưa ra ở đây. Tương tự như vậy, những nghiên cứu trường hợp- được dùng trong quá trình minh họa, thực hành tốt và sự ép buộc thực tế- không thấu đáo nhưng chỉ là những minh họa đơn thuần làm nên chủ đề chính.

Trong khi quyển sách đề cập đến việc sử dụng mũ bảo hiểm của người lái xe mô tô, nó cũng đề cập đến người đi xe đạp. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện những bước có liên quan áp dụng cho cả hai việc sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp và xe máy, họ chỉ thể hiện việc sử dụng mũ bảo hiểm với xe mô tô, để tránh sự nhắc lại.

Quyển sách này không phải là tài liệu nghiên cứu. Những tài liệu tham khảo chứa những thông tin chỉ được sử dụng trong sự phát triển, và không cố gắng đưa ra một bài viết văn học một cách thấu đáo.

Quyển sách đã được phát triển như thế nào?

Quyển sách dựa trên một khuôn mẫu tiêu chuẩn mà được phát triển cùng nhau bởi bốn tổ chức phía bạn (Tổ chức y tế thế giới, Ngân hàng thế giới, Quỹ tài trợ FIA về xe ô tô và xã hội, Hiệp hội an toàn giao thông đường bộ toàn cầu), và được xem xét qua. Khuôn mẫu đó không hề cứng nhắc, nhưng để cung cấp một cấu trúc được nói lỏng, mà nơi có thể, sẽ thống nhất những quyển sách theo khuôn mẫu và phương pháp của họ.

Một uỷ ban những chuyên gia tư vấn từ những tổ chức phía bạn khác nhau xem tổng quát tiến trình phát triển của mỗi cuốn sách, và để cung cấp hướng dẫn cho nội dung của chính cuốn sách đó. Một uỷ ban biên tập nhỏ cho mỗi quyển sách sau đó kết hợp với nội dung kỹ thuật của nó.

Phác thảo của quyển sách này về việc sử dụng mũ bảo hiểm được xuất bản bởi WHO như là quản lý dự án, và được gửi đến những nhà cố vấn và uỷ ban biên tập để nhận xét. Phần kỹ thuật của tài liệu đã được thoả thuận với những tổ chức và cá nhân với ý kiến của các giới chuyên môn riêng biệt. Những người này ngoài ra phát triển phần tổng thể của từng phần, xem xét lại những văn học liên quan và viết nội dung kỹ thuật, đảm bảo phản ánh những quan điểm khoa học mới nhất để thực hành tốt.

Những phần kỹ thuật được xem lại một cách độc lập bởi những nhà thực hiện an toàn giao thông đường bộ, những nhà nghiên cứu và những chuyên gia khác từ mọi miền đất nước. Tài liệu này sau đó đã được gửi đi để biên tập.

Sự phổ biến của quyển sách

Quyển sách đã được dịch sang một số ngôn ngữ, và những đất nước được khuyến khích để dịch tài liệu sang ngôn ngữ địa phương. Tài liệu này sẽ được phổ biến một cách rộng rãi qua mạng lưới phân phối được sử dụng cho tài liệu Báo cáo thế giới về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ. Bốn tổ chức liên

quan đến quyền sách này sẽ lập kế hoạch hội thảo tập huấn kèm với sự kết hợp trong nước với quyền sách này.

Quyền sách luôn có ở dạng PDF để có thể tải về miễn phí từ trang web của cả 4 tổ chức phía bạn (xem trang 147).

Tài liệu mũ bảo hiểm có thể tải từ

www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html

Cách để nhận thêm những bản sao

Thêm những bản sao của tài liệu có thể yêu cầu bằng cách viết thư đến:

Khoa phòng chống bạo lực và tai nạn thương tích,

Tổ chức Y tế thế giới

Đại lộ 20 Appia, CH-1211

Geneva 27, Thụy Sĩ

Hoặc qua email: traffic@who.int

1

**Tại sao chúng ta cần
đội mũ bảo hiểm?**

Tại sao chúng ta cần đội mũ bảo hiểm?

1.1 Trên thế giới rất nhiều người bị tử vong do tai nạn xe máy

1.1.1 Chấn thương vùng đầu là một trong những nguyên nhân hàng đầu của tử vong và tàn tật.

1.2 Mũ bảo hiểm bảo vệ đầu của bạn

1.2.1 Cơ chế của chấn thương vùng đầu

1.2.2 Chức năng của mũ bảo hiểm

1.2.3 Thiết kế mũ bảo hiểm cho người đi xe máy

1.3 Sử dụng mũ bảo hiểm là một biện pháp hiệu quả làm giảm chấn thương vùng đầu

1.4 Chương trình mũ bảo hiểm là biện pháp hiệu quả để mọi người đội mũ bảo hiểm.

Tóm tắt

Tài liệu tham khảo

Tài liệu này giúp cho người đọc nắm bắt được những kiến thức cơ bản về tầm quan trọng của mũ bảo hiểm, đồng thời những thông tin này cũng đóng vai trò quan trọng trong việc thuyết phục các nhà lãnh đạo và cộng đồng ủng hộ cho chương trình sử dụng mũ bảo hiểm.

Tài liệu này bao gồm các phần sau:

- 1.1 Trên thế giới rất nhiều người bị tử vong do tai nạn xe máy: nội dung bắt đầu bằng việc mô tả tính chất nghiêm trọng của tai nạn xe máy và hậu quả chấn thương vùng đầu gây ra do loại tai nạn này, đồng thời đưa ra một bức tranh tổng quát về sự phân bố toàn cầu của vấn đề này. Thông tin nhấn mạnh nếu xu hướng hiện nay về vấn đề này vẫn tiếp diễn, các nước thu nhập trung bình và thấp sẽ có nguy cơ tăng cao hơn nữa số vụ tai nạn gây ra do xe máy trong tương lai. Nội dung của phần này cũng mô tả chấn thương vùng đầu gây ra do tai nạn xe máy như là một trong những nguyên nhân hàng đầu dẫn đến tử vong và tàn tật.
- 1.2 Mũ bảo hiểm bảo vệ đầu của bạn: Nội dung của phần này mô tả những chấn thương có thể xảy ra tại vùng đầu khi một tai nạn đâm xe máy xảy ra, tiếp theo là phân giải thích những thành phần kết cấu của chiếc mũ bảo hiểm và chức năng bảo vệ của chúng trong việc làm giảm hậu quả do tai nạn gây nên. Ngoài ra, tài liệu cũng mô tả những yêu cầu khi thiết kế mũ bảo hiểm.
- 1.3 Việc sử dụng mũ bảo hiểm là một biện pháp hiệu quả làm giảm chấn thương vùng đầu: Nội dung phần này đưa ra những bằng chứng cụ thể từ các nghiên cứu đánh giá hiệu quả của việc đội mũ bảo hiểm để phòng chống tử vong và tai nạn thương tích.
- 1.4 Chương trình mũ bảo hiểm là một biện pháp hiệu quả trong việc khuyến khích mọi người đội mũ bảo hiểm: giới thiệu tóm tắt các hình thức luật về sử dụng mũ bảo hiểm và hiệu quả của nó trong việc tăng tỷ lệ sử dụng mũ và giảm tỷ lệ chấn thương vùng đầu.

Như đã nhấn mạnh tại phần giới thiệu, tài liệu hướng dẫn này tập trung vào nội dung: tăng cường việc sử dụng mũ bảo hiểm đối với những người sử dụng xe gắn máy như thế nào. Đối với độc giả của tài liệu này thì việc tăng cường sử dụng xe mô tô hai bánh với tốc độ ưu thế hơn so với xe đạp trong việc di chuyển đồng nghĩa với sự tăng sử dụng mũ bảo hiểm, tuy nhiên người ta cho rằng hướng dẫn kỹ thuật và việc áp dụng đội mũ bảo hiểm thuận lợi hơn ở những đối tượng đi xe đạp.

1.1 Trên thế giới nhiều người bị tử vong do tai nạn xe máy

Tai nạn giao thông đường bộ là một trong những vấn đề lớn của y tế công cộng và là nguyên nhân hàng đầu dẫn đến tử vong và thương tích trên thế giới. Hàng năm có khoảng 1.2 triệu người bị chết do tai nạn giao thông đường bộ và khoảng hơn 1 triệu người bị thương tích hoặc tàn tật do loại tai nạn này (I). Tại các nước có thu nhập thấp và trung bình, nơi mà phương tiện xe đạp và xe gắn máy phổ

biến cho việc đi lại, tai nạn và tử vong trên đường gây ra do việc sử dụng xe mô tô 2 bánh chiếm tỷ lệ lớn trong số các loại phương tiện giao thông đường bộ lưu hành. Người điều khiển xe đạp và xe gắn máy có nguy cơ cao đối với các vụ tai nạn đâm xe bởi vì họ tham gia giao thông đường bộ cùng với những phương tiện khác có tốc độ cao trên cùng tuyến đường như ô tô, xe buýt, xe tải, và hơn nữa tầm nhìn của những người điều khiển xe đạp xe gắn máy có tầm nhìn hạn chế hơn. Ngoài ra, các phương tiện bảo hộ nghèo nàn làm cho những đối tượng này dễ có nguy cơ bị tai nạn và chấn thương.

Ở hầu hết các nước có thu nhập cao, tỷ lệ tử vong do tai nạn xe máy chiếm khoảng 5% đến 18% trong số các loại tử vong gây ra do các phương tiện tham gia giao thông đường bộ (2,3). Số liệu này cho thấy tỷ lệ sử dụng xe mô tô thấp tại các nước phát triển, tuy nhiên nguy cơ tử vong do loại phương tiện này gây ra tương đối cao – cao hơn so với các phương tiện giao thông đường bộ khác.

Tại các nước có thu nhập thấp và trung bình, tỷ lệ sở hữu và sử dụng xe ô tô nhìn chung thấp hơn so với các nước có thu nhập cao, nhưng việc sử dụng phương tiện xe gắn máy 2 bánh cao hơn. Ví dụ, tại Ấn độ 69% phương tiện tham gia giao thông đường bộ là xe mô tô 2 bánh, cao hơn các nước có thu nhập cao (3). Sự khác biệt này dẫn đến hậu quả là tỷ lệ tử vong trong số những người điều khiển xe mô tô ở các nước thu nhập thấp và trung bình cao hơn ở các nước có thu nhập cao (biểu đồ 1.1). Ví dụ, 27% tử vong trên đường tại Ấn độ gặp ở những người điều khiển mô tô, trong khi đó tỷ lệ này là 70-90% ở Thái Lan và 60% ở Malaysia (3,5,6). Tại Trung Quốc, tỷ lệ sở hữu xe mô tô tăng từ 23% lên 63% từ năm 1987 đến năm 2001, và tỷ lệ tử vong do tai nạn giao thông đường bộ trên những đối tượng điều khiển xe gắn máy tăng từ 7.5% đến 19% trong cùng thời kỳ (7). Tuy nhiên, tại các nước có thu nhập thấp và trung bình, do hạn chế về chất lượng đường giao thông đường bộ và an toàn giao thông đường bộ nên mức độ tử vong thực tế gây ra do các tác nhân cụ thể vẫn còn chưa được biết đến đầy đủ.

1.1.1 Chấn thương đầu là một trong những nguyên nhân hàng đầu gây ra tử vong và tàn tật.

Chấn thương vùng đầu, cổ là nguyên nhân chính dẫn đến tử vong, thương tích trầm trọng và tàn tật gây ra do tai nạn giao thông đường bộ trong số những người điều khiển xe mô tô và xe đạp. Tại các quốc gia Châu Âu, chấn thương vùng đầu chiếm khoảng 75% các ca tử vong trong số nạn nhân là người điều khiển xe mô tô hai bánh, và ở một số các nước thu nhập thấp và trung bình chấn thương vùng đầu chiếm khoảng 88% trong số các ca tử vong tương tự (6,8). Chi phí xã hội cho những bệnh nhân bị chấn thương vùng đầu là gánh nặng cho gia đình và cộng đồng, do những bệnh nhân này cần có sự chăm sóc đặc biệt và lâu dài. Chi phí về y tế đối với loại thương tích này cũng thường cao hơn các chăm sóc y tế khác (9) vì điều trị cho những bệnh nhân này đòi hỏi dụng cụ và kỹ thuật cao.

Trên thế giới, nhu cầu sử dụng xe mô tô và xe đạp vào mục đích di chuyển và thể thao có xu hướng gia tăng. Thực tế cho thấy hầu hết sự gia tăng của phương tiện tham gia giao thông đường bộ trên thế giới là xe mô tô 2 bánh, đặc biệt tại các quốc gia Châu á. Sự tăng gia số lượng của xe mô tô 2 bánh tham gia giao thông đường bộ tại các nước có thu nhập thấp và trung bình sẽ dẫn đến sự tăng cao tỷ lệ chấn thương vùng đầu và tử vong nếu như không có biện pháp kiểm soát và phòng chống hữu hiệu.

Biểu đồ 1. Tỷ lệ các loại phương tiện tham gia giao thông đường bộ trong số các ca tử vong do tai nạn giao thông đường bộ.

Hộp 1.1: Câu chuyện đằng sau việc sử dụng mũ bảo hiểm

Satien Luangpitak, 28 tuổi là một người lái xe ôm tại một vùng ở phía Bắc Bangkok. Tại các vùng nông thôn của Thái lan, phương tiện xe ôm là phương tiện vận chuyển khách phổ biến. Mặc dù Chính phủ đã ban hành luật phải đội mũ bảo hiểm đối với người điều khiển xe và khách đi xe, tuy nhiên việc tuân thủ không nghiêm ngặt – chúng ta thấy nhân viên chạy xe ôm và hành khách không đội mũ khá phổ biến trên đường phố.

Tháng 5, năm 2004, Satien đã bị đâm xe khi đang điều khiển xe máy trên đường phố vào thời điểm đông đúc. Anh ta đã đâm vào một xe ôm khác đang đi phía trước khi cố gắng vượt qua 1 chiếc ô tô. Lúc đó, Satien đang chạy với vận tốc 80km/h, khi bị đâm anh ta bị quăng người ra phía trước và bị đập đầu và vai xuống mặt đường. Satien đã bị ngất đi trong khoảng ½ giờ. Một người lái xe ôm khác đã dừng lại và giúp đỡ Satien, thay vì gọi xe cấp cứu người xe ôm này đã nhắc Satien dậy và di chuyển bệnh nhân ra khỏi chỗ bị nạn và chuyển đến bệnh viện. Đây là một hành động rất tốt bụng, tuy nhiên sau này người xe ôm đó được biết rằng lúc đó anh ta đã có thể làm trầm trọng thêm thương tích cột sống của Satien.

Satien đã được điều trị chấn thương đầu và cổ tại bệnh viện, và 6 giờ sau đó được ra viện với cái nẹp cố định ở cổ và một phần của cơ thể. Satien được theo dõi và điều trị ngoại trú tiếp tục và có thể quay lại làm việc một tháng sau đó. Bên cạnh tác động chấn thương ban đầu gây ngất, trong vòng 2 năm sau khi bị tai nạn, Satien không hề có biểu hiện gì với chấn thương vùng đầu, tuy nhiên chấn thương ở vùng vai của anh ta không thể phục hồi 100%. thỉnh thoảng Satien vẫn bị đau đầu và cổ mỗi khi nâng vác vật nặng bằng tay trái.

Khi được phỏng vấn, Satien nói rằng không có ai, kể cả những nhân viên y tế giúp đỡ nạn nhân bị tai nạn xe máy, khuyên anh thay thế chiếc mũ bảo hiểm anh

đã đội khi gặp tai nạn, mặc dù mũ bảo hiểm sau khi bị ảnh hưởng của tai nạn đã mất khả năng hoặc còn rất ít khả năng bảo vệ.

Rất may mắn cho Satien, toàn bộ chi phí cho việc chữa bệnh được bảo hiểm chi trả, tuy nhiên anh phải chi trả một khoản tiền để chữa xe máy khoảng 390 đô la Mỹ và khoản tiền anh bị mất do phải nghỉ làm là 260 USD.

Tai nạn đâm xe đã để lại cho Satien những dấu ấn về tâm lý: sợ se bị tai nạn lần nữa gây ra những hậu quả về sức khỏe, sợ lái xe với tốc độ cao, và rất kho chấp nhận chạy xe khi hành khách không chịu đội mũ bảo hiểm. Sự kiện đâm xe cũng làm cho Satien thay đổi rõ rệt về thái độ hành vi đối với việc sử dụng mũ bảo hiểm: trước kia, Satien chỉ đội mũ bảo hiểm ở những nơi có công an kiểm soát, nay anh ta đã đội mũ bảo hiểm trong suốt quá trình điều khiển xe gắn máy. Satien cũng giải thích rằng sau vụ tai nạn, anh ta đã nhận ra sự quan trọng của bảo hiểm.

1.2 Mũ bảo hiểm bảo vệ đầu của bạn

Yếu tố chuyên môn kỹ thuật của việc thiết kế mũ bảo hiểm có chất lượng cao được dựa trên sự hiểu biết về cơ chế tác động chấn thương vùng đầu khi xảy ra tai nạn xe máy. Nội dung của phần này sẽ mô tả những tác động xảy ra đối với vùng đầu khi tai nạn xe máy xảy ra và mũ bảo hiểm làm giảm các hậu quả gây ra do các tác động này như thế nào.

1.2.1 Cơ chế chấn thương vùng đầu

Kiến thức thường thức về giải phẫu vùng đầu sẽ rất quan trọng trong việc giúp chúng ta hiểu được cơ chế chấn thương đầu và sọ não (Biểu đồ 1.2). Sau đây là những thông tin cơ bản về giải phẫu vùng đầu:

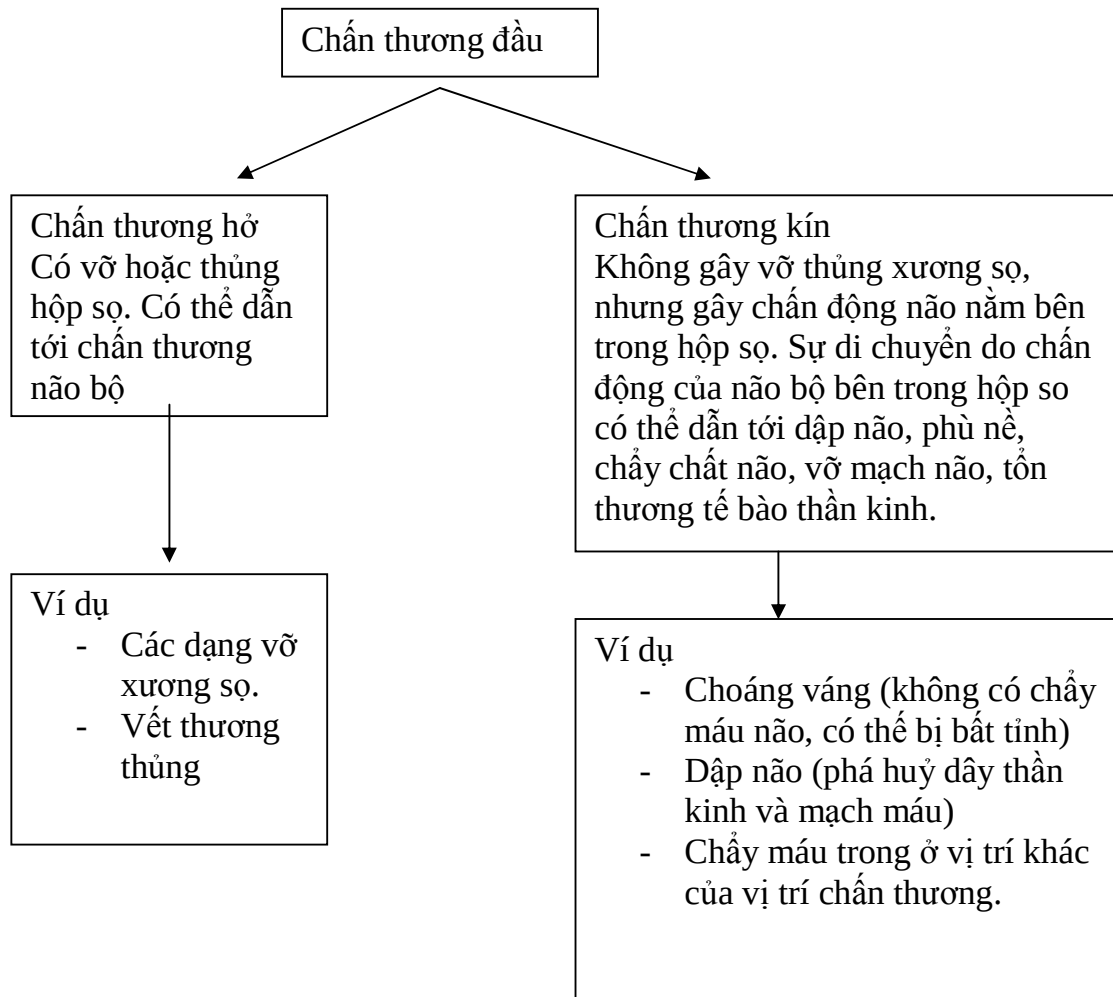
- ✚ Não được bao bọc xung quanh bằng một hộp sọ cứng
- ✚ Não bộ nằm trên phần xương tạo ra nền sọ
- ✚ Ống tủy sống chạy qua lỗ ở phía cạnh dưới của não bộ
- ✚ Phía dưới của hộp sọ, dính vào với xương sọ là phần màng cứng bao bọc xung quanh não.
- ✚ Giữa não và màng cứng là khoảng trống chứa dịch não tủy, giúp bảo vệ não khi có va đập cơ học.
- ✚ Não nằm nổi trong dịch não tủy nhưng chỉ có khả năng di chuyển khoảng 1mm theo các hướng.
- ✚ Hộp sọ được che phủ bởi da đầu, cũng có tác dụng hỗ trợ bảo vệ.

Khi tai nạn đâm xe máy hoặc xe đạp xảy ra, có 2 cơ chế cơ bản gây ra thương tổn với não bộ: tác động trực tiếp và tác động thông qua sự tăng-giảm tốc. Mỗi cơ chế gây ra loại hình thương tổn khác nhau.

Khi xe máy hoặc xe đạp bị đâm, người điều khiển thường bị văng ra khỏi xe. Nếu đầu của nạn nhân bị đập vào vật cản, sự di động của đầu bị dừng lại đột ngột do vật cản, tuy nhiên thành phần não bộ bên trong hộp sọ tiếp tục di chuyển cho đến khi va đập bên trong hộp sọ, sau đó có sự tác động phản hồi trở lại từ phía đối diện với phía bị va đập của hộp sọ. Loại tổn thương này có thể dẫn tới hậu quả từ nhẹ nhất như choáng váng do chấn động đến tử vong.

Chấn thương vùng đầu gây ra do sự va đập hay tăng-giảm gia tốc được chia ra thành 2 loại: Chấn thương kín và hở. Hầu hết các chấn thương sọ não đều là chấn thương sọ não kín, không có vết thương hở thông thấu tới não. Sơ đồ 1.3 mô tả hai loại chấn thương chính ở vùng đầu và đưa ra các ví dụ của thương tổn thường gặp của mỗi loại - từ nhẹ nhất so đến nặng nhất.

Biểu đồ 1.3 Loại hình chấn thương vùng đầu



Người điều khiển xe máy không đội mũ bảo hiểm có nguy cơ cao đối với các chấn thương vùng đầu và sọ não, hoặc vết thương phối hợp. Mũ bảo hiểm tạo ra lớp bảo vệ, giúp cho người đội tránh được các tổn thương trầm trọng của chấn thương sọ não.

1.2.2 Mũ bảo hiểm có cơ chế bảo vệ như thế nào

Mũ bảo hiểm giúp cho người bị nạn giảm được nguy cơ chấn thương nặng vùng đầu và sọ não bằng cơ chế giảm sự tác động mạnh hoặc sự va đập của đầu.

Có 3 cơ chế chính:

- Giảm tác động bằng cách làm giảm sự giảm tốc đột ngột của đầu, dẫn đến giảm sự di chuyển mạnh của não bộ. Phần mềm lót bên trong mũ bảo hiểm giúp cho đầu va đập chậm và nhẹ hơn, kết quả não bộ bên trong không va đập mạnh vào hộp sọ.
- Sự phân bố lực va đập trên toàn bộ phần cứng của mũ bảo hiểm làm giảm lực tập trung tại một điểm nhất định của hộp sọ.
- Ngăn chặn sự va đập trực tiếp của hộp sọ vào vật cản do đóng vai trò như là 1 vật ngăn giữa đầu và vật cản.

Ba chức năng trên đây được tạo ra từ cấu trúc cơ bản của 4 thành phần chính của mũ bảo hiểm, được mô tả như sau:

Vỏ mũ bảo hiểm

Đây là phần cứng bao bọc bên ngoài của mũ bảo hiểm, giúp cho việc phân bố lực va đập đều trên diện tích của mũ, qua đó làm giảm lực tác động tới phần đầu. Mặc dù là phần cứng, nhưng vỏ được thiết kế chịu được độ nén khi va đập vào các vật cứng khác. Phần cứng của mũ có tác dụng bảo vệ sự đâm thủng của các vật nhỏ, sắc và vật di chuyển tốc độ cao, đồng thời cũng bảo vệ phần đệm bên trong khỏi rách, xước khi rơi hoặc va đập trong sử dụng hàng ngày. Chức năng trên đây yêu cầu phần cứng phải đủ độ cứng và trơn tru ở bề mặt bên ngoài.

Phần tiếp nạp tác động

Phần này được tạo ra từ vật liệu mềm và có thể ép được, thường được làm bằng polystyrene - gọi là “styrofoam”. Phần này đóng vai trò như một cái nệm có tác dụng tiếp nạp lực va đập và giúp cho đầu tiếp tục di chuyển khi mũ bị va đập.

Phần hỗ trợ giúp cho đội mũ được thoải mái

Phần này được làm từ bọt biển hoặc vải ôm sát vào đầu, có chức năng giúp cho người đội thấy thoải mái và vừa vặn.

Phần giữ mũ và dây đai qua cằm

Phần này có chức năng giữ cho mũ vẫn nguyên ở trên đầu khi có tai nạn xảy ra. Dây đai qua cằm nối 2 bên của phần vỏ mũ với nhau. Dây đai qua cằm và cổ cần được sử dụng đúng cách để giữ cho mũ khỏi bị tuột khi có tác động va đập (xem hình vẽ dưới đây).

Ghi chú: Sử dụng mũ bảo hiểm đúng qui cách

Một nghiên cứu tại Malaysia điều tra việc tuân thủ sử dụng mũ bảo hiểm tại khu vực thành thị. Trong số 5000 người điều khiển xe máy, chỉ có 54% sử dụng đúng qui cách, 21% sử dụng sai qui cách và 24% còn lại không đội mũ bảo hiểm thường xuyên. Những nam giới trẻ không được hướng dẫn sử dụng mũ bảo hiểm thường sử dụng sai qui cách (10).

Ghi chú: Mũ bảo hiểm không có vai trò gì

Mũ bảo hiểm được thiết kế để làm giảm nguy cơ chấn thương đầu, sọ não và mặt, nhưng không được thiết kế để bảo vệ các phần khác của cơ thể. Để bảo vệ các phần khác của cơ thể khi gặp tai nạn, nên tuân theo một số hướng dẫn sau:

- Mặc quần áo hợp lý sẽ giúp chúng ta giảm được các hình thức chấn thương khác (ví dụ: áo khoác và quần dài với chất liệu đặc biệt che phủ hoàn toàn tay và chân, dày cứng hoặc bột, găng tay có những đường viền phù hợp để bảo vệ tay khi có tai nạn xảy ra).
- Tuân thủ đúng luật giao thông đường bộ, bao gồm các hành vi tuân theo tốc độ qui định và không lái xe trong lúc say rượu sẽ làm giảm tai nạn và các loại thương tích.

1.2.3 Thiết kế mũ bảo hiểm cho xe máy

Để đạt được những chức năng như đã nêu trên và đạt chuẩn trong thiết kế mũ bảo hiểm, người sản xuất cần cân nhắc cho phù hợp với tình hình thời tiết và điều kiện giao thông đường bộ tại địa phương. Một số cân nhắc cần lưu ý đối với những người thiết kế mũ bảo hiểm:

- Chất liệu cấu thành mũ bảo hiểm bền vững với thời gian và không bị ảnh hưởng của thời tiết, đồng thời không gây ra các phản ứng dị ứng. Hiện nay các chất liệu thường được sử dụng để sản xuất mũ bảo hiểm bao gồm EPS, ABS, PC, PP. Trong khi chất liệu để làm phần vỏ thường có chứa PC, PVC, ABS hoặc sợi thủy tinh, chất liệu co giãn được để làm phần bên trong của vỏ thường được sản xuất bằng EPS vì chất liệu này tương đối rẻ. Tuy nhiên, mũ bảo hiểm có phần EPS bên trong nên được bỏ đi sau khi bị tai nạn hoặc sau 3-5 năm sử dụng.
 - Tiêu chuẩn của mũ bảo hiểm tạo ra sự che phủ thiết yếu (xem phần 3). Mũ bảo hiểm nửa đầu che phủ ở mức độ tối thiểu, và mũ bảo hiểm toàn phần phải đảm bảo cho người đội không bị che khuất tầm nhìn và hạn chế nghe.
 - Để đảm bảo cho lực va đập được tiếp nạp tối đa, phần mềm bên trong phải đảm bảo dày từ 1.5 đến 3 cm.
-

Ghi chú: Màu sắc của mũ bảo hiểm có phải là một vấn đề đáng quan tâm
Nghiên cứu ở Newzealand tiến hành khảo sát xem màu sắc của mũ bảo hiểm có ảnh hưởng đến nguy cơ bị tai nạn không. Nhóm nghiên cứu tiến hành điều tra về màu mũ bảo hiểm của các đối tượng tham gia nghiên cứu và so sánh giữa hai nhóm đối tượng: nhóm bệnh là những người điều khiển xe gắn máy đã bị tai nạn phải vào bệnh viện điều trị, và nhóm chứng là những người không bị tai nạn. Kết quả nghiên cứu cho thấy trong số những người đã bị tai nạn, tỷ lệ đội mũ bảo hiểm màu đen cao hơn màu trắng. So sánh với nhóm đội mũ bảo hiểm màu đen, nhóm đội mũ bảo hiểm màu trắng có thể giảm nguy cơ tai nạn khoảng 24%. Tương tự như vậy, kết quả so sánh cho thấy nhóm đội mũ bảo hiểm có màu sáng có thể giảm nguy cơ tai nạn khoảng 19%. Các nghiên cứu viên kết luận rằng khoảng 18% số vụ tai nạn có thể loại trừ được nếu người điều khiển phương tiện không đội mũ bảo hiểm có màu khác với màu trắng, và khoảng 11% có thể loại trừ nếu người lái xe mô tô không đội mũ có màu tối.

Mặc dù kết quả nghiên cứu này không áp dụng được với hoàn cảnh của nhiều nước khác, nó vẫn gợi ý cho chúng ta thấy sự ưu việt của mũ bảo hiểm trắng so với mũ màu đen và giữa mũ sáng màu so với mũ tối màu. Kết quả nghiên cứu cũng gợi ý rằng chính sách nên khuyến khích việc sản xuất và sử dụng mũ bảo hiểm sáng màu trong phòng chống tai nạn xe máy.

Đối với vấn đề thiết kế mũ bảo hiểm cho xe máy, các loại mũ bảo hiểm khác nhau cũng có những chức năng bảo vệ khác nhau. Có 4 loại mũ bảo hiểm thông thường sau:

Mũ bảo hiểm có phần bảo vệ toàn bộ phần mặt

Loại mũ bảo hiểm này có thêm phần bảo vệ mặt. Đặc điểm của mũ này có che phủ và bảo vệ từ phần cằm đến các phần xung quanh, bao gồm cả xương hàm. Phía trên của phần quai hàm, có phần thị trường giúp cho người đội không bị cản trở tầm mắt khi nhìn thẳng hoặc bao quát xung quanh.

Mũ bảo hiểm không có phần bảo vệ mặt

Loại mũ bảo hiểm này cung cấp bảo vệ chuẩn đối với sự tác động khi gặp tai nạn bằng chức năng của phần vỏ cứng bên ngoài và phần mềm co giãn ở bên trong. So sánh với loại mũ có bảo vệ toàn phần vùng mặt, loại mũ này chỉ chức năng bảo vệ rất tối thiểu đối với vùng cằm và quai hàm. Loại mũ này có thể có hoặc không loại kính lười tra cơ động bảo vệ vùng mắt.

Mũ bảo hiểm nửa vùng đầu

Loại mũ bảo hiểm này cung cấp bảo vệ đối với vùng đầu khi có sự tác động khi gặp tai nạn bằng chức năng của phần vỏ cứng bên ngoài và phần mềm co giãn ở bên trong. Loại này không có phần bảo vệ cho cằm, quai hàm và mắt. Loại mũ này có thể có hoặc không vật mềm che tai trong hệ thống cố định của mũ.

Loại mũ bảo hiểm dùng ở khu vực nhiệt đới

Loại mũ bảo hiểm này được thiết kế để sử dụng ở những khu vực nóng và có độ ẩm cao như các nước vùng Nam á và Đông Nam á. Thực tế đây là loại mũ bảo hiểm nửa vùng đầu, có các lỗ thông gió để làm giảm nhiệt tối đa. Loại mũ bảo hiểm này cực nhẹ do sản xuất bằng vật liệu PVC rỗng.

Ghi chú: Mũ bảo hiểm ở trẻ em, loại nào?

Một số ít các nước có những loại mũ bảo hiểm được thiết kế riêng cho trẻ em, do đó ở nhiều nơi trẻ em không có mũ bảo hiểm hoặc bị ép buộc phải đội mũ bảo hiểm của người lớn. Ví dụ như Việt nam và Thái lan, tuy nhiên hiện nay tại các nước này mũ bảo hiểm cho trẻ em đã bắt đầu được thiết kế và sản xuất.

1.3. Sử dụng mũ bảo hiểm là biện pháp hiệu quả giảm chấn thương ở đầu

Đội mũ bảo hiểm là biện pháp hiệu quả duy nhất nhằm giảm chấn thương ở đầu và tử vong do va chạm xe máy và xe đạp. Người điều khiển xe máy không đội mũ bảo hiểm có nhiều nguy cơ bị chấn thương đầu và chết vì những chấn thương đó. Ngoài ra, những người điều khiển xe máy và xe đạp không đội mũ bảo hiểm khi bị tai nạn bệnh viện thường phải chi thêm những chi phí khác (xin xem bảng ví dụ nêu dưới đây), và những tổn thương từ những chấn thương ở đầu này còn tạo ra phí tổn cho cá nhân, gia đình (hoặc người chăm sóc) và xã hội.

Một cuộc nghiên cứu đã được tiến hành về tác dụng của việc đội mũ bảo hiểm đối với rủi ro bị chấn thương ở đầu do va chạm. Các kết quả cho thấy những tác dụng khác nhau, tùy vào loại hình nghiên cứu, dân số, hoàn cảnh..v.v.. Từ đó cho thấy cần phải xem xét những nghiên cứu này một cách tổng thể, theo một cách được biết đến như là *xem xét có hệ thống* đối với những chủ đề đang được quan tâm. Xem xét có hệ thống các nghiên cứu là xem xét một cách tích cực những bằng chứng về một vấn đề đặc biệt nào đó (trong trường hợp này, là việc sử dụng mũ bảo hiểm để ngăn chặn các chấn thương ở đầu) và kết hợp các kết quả với nhau để giảm thiểu các định kiến sai lệch. Các nhà nghiên cứu tiến hành những cuộc nghiên cứu sẽ xem xét một cách rộng rãi tất cả các bản nghiên cứu về chủ đề bao này bao gồm những bản nghiên cứu có phương pháp luận cao. Khi số liệu từ tất cả các bản nghiên cứu đã được tập hợp, kết quả sẽ giúp tính toán chính xác hơn về tác dụng của vấn đề hơn là từ những bản nghiên cứu riêng lẻ.

Lưu ý: Chi phí bệnh viện sẽ giảm nhờ việc sử dụng mũ bảo hiểm

Các nhà nghiên cứu ở Michigan, Mỹ đã nghiên cứu ảnh hưởng của việc sử dụng mũ bảo hiểm xe máy đối với các bệnh nhân và chi phí bệnh viện. Mặc dù đã có luật của Michigan về việc đội mũ bảo hiểm, 19% trong tổng số 216 bệnh nhân nằm trong diện nghiên cứu không đội mũ bảo hiểm khi họ bị đụng xe, điều này

đã cho phép các nhà nghiên cứu so sánh chi phí giữa những người điều khiển phương tiện có đội mũ và không đội mũ bảo hiểm.

Trung bình, sử dụng mũ bảo hiểm thì chi phí bệnh viện trung bình bằng khoảng 20%, tương đương 6,000USD, của chi phí đối với người không đội mũ bảo hiểm. Đối với những bệnh nhân nội trú phục hồi sau hôn mê, chi phí trung bình của người điều khiển phương tiện không đội mũ bảo hiểm cao gấp hai lần chi phí dành cho người có đội mũ bảo hiểm, một trong những lý do là trên thực tế họ phải nằm viện lâu hơn. Các kết quả cũng khẳng định những phát hiện trước đây là người điều khiển phương tiện không đội mũ bảo hiểm thường trẻ tuổi hơn, chịu nhiều chấn thương vùng đầu và cổ hơn, và có tình trạng chấn thương nói chung là nặng hơn.

Việc không đội mũ bảo hiểm cũng làm tăng gánh nặng tài chính do các tổn thương liên quan đến xe máy gây ra. Các tác giả kết luận rằng những cá nhân không đội mũ bảo hiểm do đó cần phải trả mức phí bảo hiểm cao hơn.

Các bản xem xét một cách có hệ thống đã được xuất bản nhằm nghiên cứu về tác dụng của mũ bảo hiểm dành cho người đi xe mô tô và mũ bảo hiểm dành cho người đi xe đạp (13,14). Bản xem xét về mũ bảo hiểm mô tô này bao gồm 53 bài nghiên cứu, và tập hợp những bằng chứng hiện có về mũ bảo hiểm và ảnh hưởng đối với các ca tử vong, cũng như các thương tật vùng đầu, cổ và mặt từ những tai nạn mô tô. Bảng 1.1 đưa ra tóm tắt kết quả chính của bản xem xét.

Bảng 1.1. Tóm tắt bản xem xét một cách có hệ thống về tác dụng của mũ bảo hiểm mô tô.

Không đội mũ bảo hiểm	Có đội mũ bảo hiểm
tăng độ rủi ro bị chấn thương đầu;	giảm khoảng 72% độ rủi ro và độ nặng của các vết thương;
tăng độ nặng của vết thương vùng đầu;	giảm khả năng tử vong lên tới 39%, phụ thuộc vào tốc độ xe máy;
tăng thời gian nằm viện;	giảm chi phí chăm sóc sức khỏe liên quan đến tai nạn.
tăng khả năng tử vong vì vết thương vùng đầu.	

Dưới đây là những kết luận chính của bản nghiên cứu:

- Mũ bảo hiểm xe máy giúp giảm rủi ro tử vong và chấn thương đầu đối với những người điều khiển phương tiện khi gặp tai nạn, mặc dù vấn đề tử vong còn phụ thuộc vào những yếu tố khác liên quan đến tai nạn ví dụ như tốc độ của

xe máy khi xảy ra tai nạn. Tai nạn xảy ra khi đang ở tốc độ cao có thể gây ra đa chấn thương dẫn đến tử vong, bất kể việc đầu được bảo vệ cẩn thận như thế nào.

- Không có đủ bằng chứng để chứng minh tác dụng của mũ bảo hiểm xe máy đối với các vết thương vùng mặt và cổ, mặc dù một số nghiên cứu nói rằng mũ bảo hiểm không có tác dụng đối với nguy cơ bị thương vùng cổ, nhưng có tác dụng bảo vệ đối với các vết thương vùng mặt.

- Không có đủ bằng chứng để kết luận liệu những loại mũ bảo hiểm khác nhau (loại trùm kín mặt và loại hở mặt) có tác dụng khác nhau đối với việc giảm thương tật hay không. Cần phải tiến hành các nghiên cứu tiếp theo để xác định tính hiệu quả (và hiệu quả về chi phí) của những loại mũ bảo hiểm khác nhau đối với các ca tử vong và bị thương vùng đầu, cổ và mặt - đặc biệt đối với những loại mũ được sử dụng ở các quốc gia có thu nhập thấp và thu nhập trung bình.

- Việc tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm ở các quốc gia nơi mà việc sử dụng mũ bảo hiểm còn ít chắc chắn sẽ giảm trong thấy các ca tử vong và chấn thương đầu. Các nhà hoạch định chính sách cần xem xét các biện pháp tăng cường việc sử dụng mũ bảo hiểm, ví dụ như các điều luật bắt buộc phải sử dụng mũ bảo hiểm và biện pháp áp dụng, cùng với chiến dịch giáo dục trong cộng đồng.

Xem xét có hệ thống cũng được tiến hành đối với mũ bảo hiểm dành cho người đi xe đạp. Nghiên cứu về tính hiệu quả của việc sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp trong việc giảm chấn thương đầu và mặt cũng cho thấy rất hiệu quả trong việc giảm chấn thương đầu và sọ não đối với người đi xe đạp thuộc tất cả mọi lứa tuổi (Xin xem Bảng 1.2). Tuy nhiên vẫn có tranh cãi về việc liệu sử dụng mũ bảo hiểm có phải là biện pháp tốt nhất cải thiện an toàn cho người đi xe đạp hay không, và Bảng 1.3 minh họa cho cách tiếp cận vấn đề từ hướng khác, đã được áp dụng ở Hà Lan.

Hai nghiên cứu khác cũng đang được tiến hành gần đây nhằm nghiên cứu ảnh hưởng của các điều luật về đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy, và ảnh hưởng của dự luật về đội mũ bảo hiểm khi đi xe đạp nhằm giảm các ca tử vong và chấn thương vùng đầu (14, 15). Kết quả cuối cùng của các nghiên cứu này sẽ được công bố vào cuối năm 2006.

Hộp 1.2: Mũ bảo hiểm xe đạp giảm rủi ro bị chấn thương vùng đầu và não

Xe đạp là một phương tiện giao thông đường bộ quan trọng ở nhiều nơi trên thế giới. Đây là phương tiện có thể đến bất kỳ chỗ nào, kinh tế và không gây ô nhiễm. Hiện nay ở nhiều quốc gia, người ta đã ý thức được vấn đề béo phì và thiếu các hoạt động thể chất, do đó đi xe đạp là một biện pháp giải trí và hoạt động thể chất rất được ưa chuộng. Việc sử dụng xe đạp được khuyến khích một cách rộng rãi.

Đi xe đạp, mặc dù vậy, cũng có những nguy hiểm tiềm ẩn. Khoảng 2/3 những chấn thương nghiêm trọng đối với người đi xe đạp khiến họ phải nhập viện và 3/4 số ca tử vong là do chấn thương vùng đầu. Những chấn thương này có thể xảy ra do ngã vì mất thăng bằng, đâm vào hố trên đường hoặc đâm vào xe đạp hoặc mô tô khác. Chấn thương vùng đầu là nguyên nhân chủ yếu dẫn đến tình trạng tàn tật ở mọi nơi, và gây ra những gánh nặng to lớn cho gia đình nạn nhân và xã hội. Ngăn ngừa chấn thương vùng đầu do đó là một mục tiêu cực kỳ quan trọng.

Các nghiên cứu trong vòng 15 năm qua tại Châu Âu, Mỹ, Úc và New Zealand cho thấy mũ bảo hiểm có vai trò rất hiệu quả trong việc làm giảm rủi ro bị chấn thương đầu và não. Người ta đã tiến hành năm nghiên cứu dựa trên đối tượng cụ thể về tính hiệu quả của mũ bảo hiểm trong đó người ta so sánh những người bị thương ở đầu và não do tai nạn xe đạp với những người không bị thương ở vùng đầu. Khi xem xét tất cả các nghiên cứu cùng với nhau, người ta phát hiện ra rằng đội mũ bảo hiểm giúp giảm tới 69% nguy cơ bị chấn thương vùng đầu. Chấn thương vùng đầu mang nghĩa rộng, bao gồm chấn thương da đầu, xương sọ và não. Nếu chỉ tính chấn thương não (đây là loại chấn thương nghiêm trọng nhất) thì mũ bảo hiểm cũng giúp làm giảm tới 69% nguy cơ bị chấn thương não, và tới 79% đối với nguy cơ bị tổn thương não nghiêm trọng. Mũ bảo hiểm có tác dụng giống nhau đối với mọi nhóm tuổi, từ trẻ nhỏ cho tới những người già (14).

Một vấn đề đáng quan tâm được nêu ra là mũ bảo hiểm có thể không có tác dụng đối với những người bị mô tô đâm phải khi đang đi xe đạp. Các nghiên cứu, tuy nhiên, chỉ ra rằng mũ bảo hiểm có tác dụng tương đương đối với các tai nạn liên quan đến mô tô cũng như các tai nạn không liên quan đến mô tô.

Mũ bảo hiểm cũng rất có tác dụng trong việc ngăn ngừa thương tổn cho các vùng giữa và phía trên của mặt - phần từ môi trên trở lên. Mũ bảo hiểm giúp làm giảm 2/3 rủi ro bị thương ở vùng này của mặt, có thể do phần chìa ra của mũ.

Sự thật về mũ bảo hiểm có tác dụng ngăn chặn chấn thương tiềm ẩn cần được thông báo rộng rãi. Những loại hình chương trình khác nhau cho thấy rất hiệu quả trong thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm, đặc biệt đối với các em nhỏ. Các chương trình này bao gồm chương trình giáo dục, chương trình làm giảm giá thành mũ bảo hiểm và các dự luật quy định việc sử dụng mũ bảo hiểm. Những chương trình như vậy nên mang một thông điệp ngắn gọn, rõ ràng - *Hãy đội mũ bảo hiểm* - và cần phải được phổ biến rộng rãi đến người dân thuộc các thành phần. Mũ bảo hiểm thường có thể được cung cấp với giá rẻ thông qua việc mua/bán với số lượng lớn hoặc thông qua thu xếp với các tổ chức phi chính phủ, nhà sản xuất hoặc các đại lý bán lẻ. Các quy định pháp luật cho thấy rất hiệu quả trong việc tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm tại một vài nước trên thế giới như Mỹ, Úc.

Tất cả các thương tổn đều có thể phòng ngừa được. Rõ ràng là như vậy trong trường hợp bị tổn thương vùng đầu liên quan đến xe đạp.

Hộp 1.3. Bắt buộc phải sử dụng mũ bảo hiểm: Cách làm của Hà Lan đối với an toàn cho người đi xe đạp

ở Hà Lan, cứ 5 người dân thì 4 người sở hữu xe đạp và đi xe đạp - một truyền thống có từ hơn 80 năm nay - điều này được coi như một hoạt động an toàn hàng ngày. Để cho thấy rằng người đi xe đạp được coi như là một thành phần tham gia giao thông đường bộ quan trọng, hệ thống đường xá có những nét đặc trưng riêng như lối đi dành cho người đi xe đạp, làn đường dành cho người đi xe đạp, chỗ dành cho xe đạp sang đường - và dành cho cả người đi bộ - và đèn báo hiệu giao thông đường bộ dành cho xe đạp.

Những nghiên cứu được tiến hành trong những năm 1980 về ảnh hưởng tương ứng của những thiết bị phụ trợ giao thông đường bộ khác nhau cho thấy lối đi xe đạp dọc theo những con đường đi xuyên qua các khu đô thị an toàn hơn cho người đi xe đạp so với những làn đường dành cho xe đạp, và làn đường dành cho xe đạp cũng nguy hiểm không kém tại những nơi không có thiết bị phân tách làn xe đạp với những làn đường khác. Người ta còn thấy rằng tại những nút giao cắt, các làn đường riêng rẽ nguy hiểm tương đương với những làn bình thường hoặc không có thiết bị phụ trợ nào cả. Điều đó dẫn tới việc phải xem xét bỏ toàn bộ những làn đường dành cho xe đạp gần những nút giao cắt.

Trong những năm 80, Delft, một thị trấn cỡ trung nơi có tỷ lệ người sử dụng xe đạp cao hơn những thị trấn cùng loại khác ở Hà Lan, là một trong những thành phố đầu tiên trên thế giới giới thiệu một hệ thống đường chuyên dụng dành cho xe đạp với chi phí 13 triệu Guilder Hà Lan. Với hệ thống này, những người đi xe đạp ở Delft có nhiều lựa chọn về tuyến đường và có thể chọn những đường không phải đi vòng vèo nữa. Khoảng cách đi xe đạp trung bình hàng năm tăng từ 420km lên tới 620km, trong khi số lượng các vụ tai nạn tính theo xe đạp-km lại giảm xuống. Tuy nhiên, đánh giá về hệ thống đường này lại cho thấy số lượng tai nạn không được cải thiện theo như hệ thống tính toán.

Mặc dù có các phương tiện phụ trợ nhằm nâng cao tính an toàn cho người đi xe đạp, các số liệu về tai nạn và thương vong của Hà Lan cho thấy rằng đi xe đạp ở Hà Lan không phải là không nguy hiểm. Đặc biệt là trong trường hợp của trẻ em, lứa tuổi mà các kỹ năng đi xe cơ bản vẫn còn đang phát triển. Nhóm trẻ em từ 4-8 tuổi thường bị tai nạn xe đạp nhiều hơn và cũng thường bị các thương tích ở đầu cần phải nhập viện.

Từ giữa những năm 90, tỉ lệ trẻ em Hà Lan đội mũ bảo hiểm đã tăng đáng kể. Có một số lý do liên quan như:

- Cha mẹ đã nhận thức rõ hơn về tác dụng bảo vệ của mũ bảo hiểm xe đạp đối với trẻ em.
- Các đại lý bán hàng tăng cường cung cấp mũ bảo hiểm xe đạp khi bán xe đạp dành cho trẻ em.
- Các chiến dịch trong nhà trường và trên các phương tiện thông tin đại chúng phát động bởi Hiệp hội An toàn giao thông đường bộ Hà Lan đẩy mạnh việc sử dụng mũ bảo hiểm trong trẻ em.
- Mũ bảo hiểm càng ngày càng trở lên phổ biến trong môn trượt băng và xe đạp leo núi, và điều này có tác dụng phụ lên việc sử dụng mũ bảo hiểm trong giao thông đường bộ đường bộ.

Nghiên cứu cho thấy trẻ em Hà Lan cho đến độ tuổi lên 7 thường dễ dàng chấp nhận việc đội mũ bảo hiểm xe đạp, nhưng khi quá độ tuổi đó, nhận thức về đội mũ bảo hiểm như là một cái gì đó "hay hay" hoặc theo một không còn nữa. Thay vào đó trẻ em ở độ tuổi từ 8 trở lên thường không không sử dụng mũ bảo hiểm.

Về việc sử dụng mũ bảo hiểm đối với người trưởng thành, chính phủ Hà Lan, các tổ chức an toàn tư nhân và các nhóm người đi xe đạp có xu hướng đồng ý với những ý kiến sau:

- Việc thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm đi ngược lại những chính sách gần đây của chính phủ hướng tới việc ngăn ngừa tai nạn ban đầu (ngược với việc ngăn chặn thứ cấp) và hướng tới quy định việc sử dụng xe đạp như là một phương pháp rèn luyện sức khỏe chung.
- Các nỗ lực thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp không nên có ảnh hưởng tiêu cực tới việc kết nối một cách không chính xác việc đi xe đạp với nguy hiểm. Thúc đẩy dùng mũ bảo hiểm cũng không nên làm cho việc đi xe đạp bị giảm đi.

Bởi vì những suy nghĩ nêu trên, điều luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp bị coi là không thể chấp nhận được cũng như không phải là biện pháp an toàn phù hợp ở Hà Lan.

1.4. Các chương trình về mũ bảo hiểm có tác dụng giúp người sử dụng phương tiện đội mũ bảo hiểm trên đầu.

Điều luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm là rất quan trọng nhằm tăng cường việc đội mũ bảo hiểm, đặc biệt tại những quốc gia có thu nhập thấp hoặc trung bình, nơi mà tỷ lệ đội mũ bảo hiểm thấp trong khi số lượng người sử dụng mô tô 2 bánh lại cao.

Đã có rất nhiều các nghiên cứu đánh giá tác động của luật về đội mũ bảo hiểm xe máy đối với tỷ lệ đội mũ bảo hiểm, bị thương ở vùng đầu và tử vong (xem Bảng 1.4). Khi mà luật bắt buộc đội mũ bảo hiểm được ban hành, tỉ lệ đội mũ

bảo hiểm tăng cao lên đến 90% hoặc cao hơn (17-19), khi mà luật này không được áp dụng, tỉ lệ đội mũ bảo hiểm giảm xuống thấp hơn 60% (20-22).

Điều này cũng tương tự khi tính tới tác động của luật đối với chấn thương ở vùng đầu. Một số các nghiên cứu cho thấy việc giới thiệu luật về đội mũ bảo hiểm giúp giảm số lượng các ca tử vong hoặc bị chấn thương vùng đầu, và nhiều nghiên cứu khác cho thấy một số lượng tăng các ca tử vong hoặc chấn thương vùng đầu khi mà luật về đội mũ bảo hiểm không được áp dụng (xem Bảng 1.5). Ví dụ, một số nghiên cứu ở Texas, Mỹ cho thấy rằng việc áp dụng dự luật đội mũ bảo hiểm một cách toàn diện có liên quan đến việc giảm các ca thương tật và tử vong. Một trong những nghiên cứu đó còn cho thấy tỷ lệ giảm thương tật là từ 9 - 11% (23) và một nghiên cứu khác còn cho thấy tỷ lệ giảm đáng giạt mình hơn, từ 52 - 59% (24). Ngược lại, việc không áp dụng luật đội mũ bảo hiểm ở Florida dẫn tới việc tăng số lượng ca bị thương và tỷ lệ thương tật lên 17.2 - 20.5% (25, 26).

Rõ ràng là áp dụng đầy đủ bộ luật (nghĩa là áp dụng đối với tất cả người dân) liên quan mật thiết đến việc giảm một cách đáng kể tử vong và tổn thương vùng đầu. Cần phải yêu cầu các nhà hoạch định chính sách quy định và cho áp dụng đội mũ bảo hiểm đối với tất cả người dân. Việc không áp dụng triệt để hay đồng bộ bộ luật trong việc chỉ bắt buộc phải đội mũ bảo hiểm đối với những người dưới 21 tuổi, những người không có bảo hiểm y tế hoặc chỉ đối với những cung đường nhất định không thể bảo vệ người dân một cách hiệu quả chống lại rủi ro. Cần phải được áp dụng đối bộ luật một cách toàn diện.

Tuy nhiên, cũng cần phải lưu ý rằng, hầu hết các nghiên cứu về ảnh hưởng của bộ luật về đội mũ bảo hiểm là được tiến hành ở những nước có thu nhập cao và là những nước một khi bộ luật được ban hành, nó thường được thi hành một cách triệt để, và ở đây, chất lượng mũ bảo hiểm cũng tốt hơn. Mặc dù việc áp dụng luật bắt buộc đội mũ bảo hiểm xe máy ở những nước có thu nhập thấp và trung bình sẽ làm giảm tỉ lệ thương vong đối với người điều khiển xe máy trong mọi tầng lớp người dân thì vẫn còn có những yếu tố chưa được biết khác. Mũ bảo hiểm có chất lượng cao không phổ biến ở những nước này, và tác dụng của những mũ bảo hiểm có bán trong nước thì cũng chưa biết được. Việc thi hành luật lệ cũng là một yếu tố cần phải quan tâm. ở những nước có thu nhập thấp và trung bình, lực lượng cảnh sát thường hạn chế và thái độ của cộng đồng đối với việc đội mũ bảo hiểm cũng không tích cực, do vậy việc thực thi luật cần phải được chính phủ ủng hộ mạnh mẽ.

Luật dường như chỉ được thực thi đối với những mũ bảo hiểm chất lượng cao mà có thể sử dụng được và có đủ điều kiện, khi có sự ép buộc hoàn toàn và được giáo dục cộng đồng rộng rãi về lợi ích khi sử dụng mũ bảo hiểm.

Chính vì lý do nêu trên, một điều quan trọng cần lưu ý: luật đội mũ bảo hiểm được ban hành tại các nước có thu nhập thấp và trung bình cần phải đồng hành với sự thực thi pháp luật một cách bắt buộc và có hiệu quả, sự sẵn có của các sản phẩm mũ bảo hiểm đạt tiêu chuẩn quốc tế hoặc quốc gia, và sự giáo dục rộng rãi trong cộng đồng cũng như đối với cảnh sát thực thi nhiệm vụ. Cần thiết phải có kế hoạch đánh giá hiệu quả của luật trước khi ban hành, do đó chương trình đánh giá hiệu quả của biện pháp can thiệp bằng đội mũ bảo hiểm nên được tiến hành.

Hộp 1.4 Luật đội mũ bảo hiểm xe máy ở Ý và vấn đề chấn thương sọ não

Trước năm 2000, luật đội mũ bảo hiểm chỉ áp dụng cho những đối tượng đi xe máy, nhưng đối với những đối tượng trên 18 tuổi sử dụng xe máy có phân khối thấp thì được miễn đội mũ bảo hiểm. Đến năm 2000, trong nỗ lực làm giảm số vụ tai nạn xe máy, chính phủ đã ban hành luật mới, trong đó tất cả các đối tượng phải đội mũ bảo hiểm kể cả với xe máy có phân khối thấp, khách đi xe và không giới hạn tuổi của người điều khiển phương tiện.

Một nghiên cứu được tiến hành để đánh giá ảnh hưởng của luật mới với các kết quả đo lường đầu ra bao gồm: sự thay đổi tỷ lệ đội mũ bảo hiểm, sự thay đổi số người nhập viện do chấn thương sọ não, và loại chấn thương sọ não nhập viện do hậu quả của tai nạn xe máy. Kết quả nghiên cứu cho thấy:

- ✚ Tỷ lệ đội mũ bảo hiểm tăng lên trên toàn quốc, có một số nơi đạt tới 95%.
- ✚ Tỷ lệ đội mũ bảo hiểm tăng cao nhất ở những nơi luật được ban hành, kèm theo các chương trình vận động của các phương tiện thông tin đại chúng và sự nghiêm khắc của cảnh sát trong việc hành pháp.
- ✚ Số lượng xe gắn máy 2 bánh tham gia giao thông đường bộ không suy giảm.
- ✚ Số lượng bệnh nhân nhập viện do chấn thương sọ não gây ra do tai nạn xe máy giảm 66%.
- ✚ Số ca chấn thương sọ não phải nhập viện vào khoa phẫu thuật thần kinh giảm 31%.
- ✚ Số ca bị thương tích nhẹ ở vùng đầu (tụ máu phần mềm) ở những người điều khiển xe phân khối nhỏ giảm gần xuống 0.

Kết quả nghiên cứu đã chứng minh rõ ảnh hưởng của sự thay đổi luật đội mũ bảo hiểm đối với tất cả những đối tượng điều khiển xe gắn máy, cũng như hiệu quả của việc đội mũ bảo hiểm trong phòng chống chấn thương sọ não do tai nạn xe máy.

Ghi chú: Sự hỗ trợ quốc tế đối với việc đội mũ bảo hiểm

Cộng đồng quốc tế hỗ trợ rất tích cực cho các nước có ban hành luật pháp về bắt buộc đội mũ bảo hiểm đối với người dân khi đi xe máy. Tại một số quốc gia, chính sách hỗ trợ quốc tế và luật pháp quốc tế được sử dụng như công cụ để thúc

đẩy việc phát triển chính sách cũng như ban hành luật pháp đối với vấn đề sử dụng mũ bảo hiểm. Các cộng đồng xã hội có thể sử dụng sự ủng hộ của cộng đồng quốc tế để vận động việc thay đổi luật pháp đối với việc đội mũ bảo hiểm tại chính quốc gia của họ.

Báo cáo quốc tế về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ đưa ra khuyến nghị rằng tất cả các quốc gia, không phân biệt mức độ thu nhập, nên thực hiện các biện pháp phòng chống, bao gồm cả việc ban hành pháp luật bắt buộc đội mũ bảo hiểm đối với những người điều khiển xe gắn máy. (1)

Năm 2004, hội đồng y tế thế giới đã ra nghị quyết WHA 57.10, trong đó khuyến nghị các thành viên “đặc biệt các nước đang phát triển, cần thiết phải ban hành luật pháp bắt buộc đội mũ bảo hiểm đối với người điều khiển và ngồi sau xe máy” (27). Nghị quyết này có thể được sử dụng như một thỏa thuận quốc tế để gây ảnh hưởng đối với chính sách đội mũ bảo hiểm và sự ủng hộ chính trị đối với vấn đề này tại các quốc gia trên thế giới. Đặc biệt nghị quyết này rất phù hợp với các bộ y tế tại các quốc gia, do nghị quyết WHA được xây dựng trên cơ sở và nguyên tắc về chiến lược y tế.

Đại hội đồng liên hiệp quốc ra nghị quyết A60/5 (2005) “kêu gọi sự tham gia của tất cả các thành viên vào báo cáo quốc tế về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ, liên quan đến năm yếu tố nguy cơ chính, cụ thể là: không sử dụng dây an toàn và ghế giữ trẻ em, không sử dụng mũ bảo hiểm, uống rượu bia trong lúc lái xe, vượt quá tốc độ, và sự không đồng bộ về cơ sở hạ tầng”.

Hộp 1.5: hậu quả của sự bãi bỏ luật đội mũ bảo hiểm

Tại Hoa kỳ, luật đội mũ bảo hiểm được ban hành do luật pháp qui định của từng bang, và đây cũng là vấn đề tranh cãi về sự cân bằng giữa sự tự do cá nhân và lợi ích của y tế công cộng. Những ý kiến không ủng hộ luật đội mũ bảo hiểm cho rằng việc làm này xâm phạm đến cuộc sống riêng tư của con người. Ngược lại, những người ủng hộ cho luật đội mũ bảo hiểm cho rằng cần phải ban hành luật vì xã hội phải chịu đựng gánh nặng kinh tế quá lớn gây ra do tai nạn xe máy. Trong nhiều năm, các bang của Hoa kỳ đã ban hành, bãi bỏ rồi lại ban hành luật đội mũ bảo hiểm đối với những người điều khiển xe gắn máy.

Năm 1996, do chính sách của chính phủ yêu cầu các bang ban hành luật đội mũ bảo hiểm như là yêu cầu cho việc cung cấp ngân sách từ liên bang, 47 bang đã ban hành luật đội mũ bảo hiểm. Năm tiếp sau đó, khi chính sách này bị huỷ bỏ, rất nhiều bang đã bãi bỏ hoặc sửa đổi lại luật đội mũ bảo hiểm, trong đó chỉ yêu cầu đội mũ bảo hiểm đối với những người điều khiển phương tiện trẻ tuổi.

Hậu quả của việc bãi bỏ luật đội mũ bảo hiểm được trình bày như sau:

- ✚ Số lượng người tuân thủ đội mũ bảo hiểm tại các bang bãi bỏ luật giảm xuống gần 50%.
- ✚ Tại một số bang, số lượng các vụ tai nạn xe máy gây ra do những người không đội mũ bảo hiểm tăng đột biến.

- ✚ Tử vong ở các đối tượng dưới 21 tuổi điều khiển xe máy tăng lên, mặc dù luật qui định đội mũ bảo hiểm vẫn áp dụng cho các đối tượng này. Tại bang Florida, tỷ lệ này tăng lên 188%.
- ✚ Tăng số lượng các chấn thương vùng đầu và tử vong trong số những người đi xe máy. Ví dụ, tỷ lệ này tăng lên 37% và 75% ở bang Kentucky và Louisiana sau khi luật được bãi bỏ.
- ✚ Liên quan đến sự tăng số lượng các tai nạn vùng đầu, kinh phí cho điều trị loại chấn thương này cũng tăng lên đáng kể. Ví dụ, tại bang Florida, chi phí cho chăm sóc tức thì những chấn thương vùng đầu tăng lên gấp đôi, từ 21 triệu đô la tăng lên 41 triệu đô la, phép tính toán con số này đã được qui chuẩn cho sự lạm phát. Chi phí trung bình cho 1 ca bệnh tăng từ 34518 USD lên 39877 USD trong vòng 30 tháng sau khi luật thay đổi.

Mô hình bằng chứng trên tại các bang có thay đổi luật cho thấy luật đội mũ bảo hiểm rõ ràng làm giảm mức độ trầm trọng của thương tích gây ra do tai nạn xe máy, việc bãi bỏ luật đội mũ bảo hiểm làm giảm số lượng sử dụng mũ bảo hiểm, và bãi bỏ luật này làm tăng tử vong do tai nạn xe máy gây ra.

Biểu đồ

TÓM TẮT

- ✚ Nguy cơ bị chấn thương và tử vong do tai nạn xe máy cao hơn so với tai nạn xảy ra với xe 4 bánh.
 - ✚ Tai nạn xe máy chiếm một tỷ lệ lớn trong số các chấn thương và tử vong do tai nạn giao thông đường bộ, đặc biệt tại các nước có thu nhập thấp và trung bình – nơi mà phương tiện xe máy phổ biến.
 - ✚ Chấn thương ở vùng đầu và cổ là nguyên nhân chính dẫn đến tử vong, thương tích trầm trọng và tàn tật trong số những người điều khiển xe máy và xe đạp. Tại một số quốc gia, chấn thương vùng đầu chiếm tỷ lệ tới 88% trong số các tử vong tương tự.
 - ✚ Sử dụng mũ bảo hiểm có vai trò làm giảm mức trầm trọng của chấn thương đầu và sọ não, do mũ bảo hiểm có chức năng làm giảm lực hoặc sự va đập đối với vùng đầu.
 - ✚ Việc sử dụng mũ bảo hiểm đúng qui cách có thể làm giảm nguy cơ và độ trầm trọng của chấn thương vùng đầu.
 - ✚ Các chương trình ban hành luật đội mũ bảo hiểm là một biện pháp hiệu quả trong việc tăng số lượng người đội mũ bảo hiểm và giảm số lượng chấn thương vùng đầu và tử vong.
 - ✚ Cộng đồng quốc tế rất tích cực trong việc hỗ trợ cho chương trình đội mũ bảo hiểm.
-

Tài liệu tham khảo

2

**Làm thế nào để đánh giá
thực trạng tại đất nước
của bạn**

Làm thế nào để đánh giá thực trạng tại đất nước của bạn

2.1 Tại sao lại cần thiết phải đánh giá thực trạng

2.1.1 Chất lượng của dữ liệu

2.2 Quy mô của vấn đề không đội mũ bảo hiểm.

2.2.1 Tầm quan trọng của vấn đề tai nạn thương tích do xe gắn máy.

2.2.2 Bao nhiêu phần trăm người đội mũ bảo hiểm được xem xét tại vùng nghiên cứu?

2.2.3 Tại sao mọi người không đội mũ bảo hiểm.

2.3 Đánh giá các dự án đã có sẵn tại vùng dự án.

2.3.1 Ai là người chịu trách nhiệm về an toàn đường bộ và nguồn tài trợ cho việc này

2.3.2 Các bên liên quan được hưởng lợi

2.3.3 Đã có luật sử dụng mũ bảo hiểm tại vùng dự án chưa

2.3.4 Đã có tiêu chuẩn về mũ bảo hiểm tại vùng dự án chưa

2.3.5 Từ trước đến nay đã có một chương trình về mũ bảo hiểm chưa

2.3.6 Sử dụng các đánh giá về thực trạng cho các hoạt động chính. Sử dụng các đánh giá thực trạng cho các hoạt động ưu tiên

Tổng kết

Tài liệu tham khảo

Module I giải thích tại sao mũ bảo hiểm lại cần thiết trong việc làm giảm những rủi ro nguy hiểm đến tính mạng và thương tích trong các vụ tai nạn mô tô và xe máy. Tuy nhiên, trước khi thiết kế và thực hiện một chương trình an toàn mũ bảo hiểm rộng khắp tại đất nước hay vùng của bạn, việc đánh giá thực trạng là rất quan trọng. Rất nhiều bước mà bạn cần để thực hiện quá trình này cũng sẽ cần thiết khi tiến hành giám sát chương trình mũ bảo hiểm nếu chương trình này được thực hiện tại nơi nghiên cứu. Các phần trong Module được cấu trúc như sau:

2.1 Tại sao bạn cần đánh giá thực trạng

Chương trình mũ bảo hiểm hiệu quả sẽ dựa trên sự hiểu biết về quy mô của vấn đề tại đất nước hay vùng đó. Thông tin này cũng có thể được sử dụng để hỗ trợ xây dựng chương trình

2.2 Quy mô rộng lớn của vấn đề không sử dụng mũ bảo hiểm

Phần này mô tả làm thế nào để đánh giá quy mô việc người điều khiển xe máy không đội mũ bảo hiểm tại vùng dự án. Phần này bắt đầu với những hướng dẫn đánh giá quy mô của vấn đề bị thương ở đầu do tai nạn xe máy. Sau đó, nó cung cấp những giải thích chi tiết về việc làm thế nào để thực hiện một nghiên cứu xác định tỷ lệ đội mũ bảo hiểm ở vùng dự án. Cuối cùng, nó đưa ra những lời khuyên trong việc thẩm định tại sao mọi người không đội mũ bảo hiểm.

2.3 Làm thế nào để đánh giá các chương trình đã có tại vùng dự án:

Phần này mô tả những câu hỏi cần thiết để thu thập thông tin về các chương trình quốc gia về sử dụng mũ bảo hiểm đang thực hiện tại đất nước hay vùng này. Để làm được điều đó, bạn cần phải tìm ra ai là người chịu trách nhiệm về an toàn đường bộ và xem xét tất cả những người có thể có quan tâm đến chương trình mũ bảo hiểm. Module này hướng dẫn bạn làm thế nào để thu thập các thông tin toàn diện về khung pháp luật và hệ thống cơ quan đã có tại vùng dự án mà có thể ảnh hưởng tới chương trình của bạn, cũng như nhu cầu để tìm ra bất kỳ chương trình mũ bảo hiểm hiện tại hay đã từng thực hiện tại vùng dự án

nhằm thu được kinh nghiệm và xác định nguồn cung cấp tiềm năng(tài chính, nhân lực và hệ thống chính quyền) cho các chương trình mũ bảo hiểm trong tương lai.

2.1. Tại sao bạn cần phải đánh giá thực trạng.

Những người lập kế hoạch chương trình mũ bảo hiểm có thể đã có sự hiểu biết nhất định về một số thông tin và vấn đề xung quanh việc sử dụng mũ bảo hiểm tại đất nước hay vùng của họ, vì vậy họ có thể cảm thấy không cần thực hiện việc đánh giá thực trạng. Tuy nhiên, việc đánh giá chi tiết thực trạng và xây dựng một kế hoạch tốt là đặc biệt cần thiết. Việc này nên thực hiện trước khi bắt đầu bất kỳ một chương trình sử dụng mũ bảo hiểm nào. Điều này không nhất thiết hàm ý về một quá trình phức tạp và kéo dài, mà nó chỉ có ý nghĩa đơn giản là cần thời gian để tìm hiểu và thống kê tất cả các thông tin liên quan hiện có. Có ba lý do chính để đánh giá thực trạng trước khi bắt đầu một chương trình về mũ bảo hiểm:

- Nhằm xác định vấn đề người đi xe máy không sử dụng mũ bảo hiểm và mô tả thang điểm đánh giá. Thông tin thu được sẽ minh họa cho tầm quan trọng của các thương tích ở đầu của người sử dụng xe máy tại vùng dự án; nơi nào có nhu cầu lớn nhất về mũ bảo hiểm; chi phí của những người đi xe máy không đội mũ bảo hiểm. Điều này sẽ giúp sắp xếp các hoạt động cần thực hiện theo thứ tự ưu tiên. Các thông tin tương tự sẽ được yêu cầu nếu bạn đang dự tính thực hiện một chương trình mũ bảo hiểm xe đạp tại nơi bạn muốn.

- Cung cấp các bằng chứng cho việc tranh luận tại sao lại cần thiết phải sử dụng mũ bảo hiểm và tại sao chương trình này cần được hỗ trợ. Một chương trình mũ bảo hiểm, để đạt được thành công, cần sự giúp đỡ của cả người hoạch định chính sách và cộng đồng. Các dữ liệu chính xác - về các yếu tố như tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm, các thương tích ở vùng đầu của người điều khiển xe máy ở vùng dự án - sẽ giúp chúng ta thấy được kết quả thu được khi thực hiện chương trình, và đưa ra những cuộc tranh luận nhằm thuyết phục cả các nhà hoạch định chính sách và người dân nói chung về nhu cầu cần một chương trình sử dụng mũ

bảo hiểm toàn diện. Dữ liệu cơ sở về bằng chứng cho sự hiệu quả sử dụng mũ bảo hiểm trong việc làm giảm các thương tích ở vùng đầu trong Module I cũng có thể được sử dụng trong việc hỗ trợ xây dựng một chương trình tại địa phương.

- Cung cấp các chỉ số cơ bản sử dụng để giám sát và đánh giá một chương trình. Việc cung cấp này có thể bao gồm cả các thông tin định lượng như tỷ lệ đội mũ bảo hiểm, cũng như các thông tin định tính ví dụ quan điểm của người dân về sử dụng mũ bảo hiểm hay thông tin về việc tuân thủ luật.

2.1.1 Chất lượng của dữ liệu.

Dữ liệu tốt là rất quan trọng trong đánh giá thực trạng. Các dữ liệu tốt là các dữ liệu phù hợp, chính xác, đầy đủ và tin cậy. Trong thu thập số liệu, cũng có thể xác định được những vấn đề trực tiếp ngay trong bản thân hệ thống dữ liệu. Ví dụ, khi thu thập dữ liệu về sử dụng mũ bảo hiểm ở vùng của bạn, sẽ thấy rất rõ là dữ liệu về tỷ lệ đội mũ bảo hiểm không đầy đủ. Sự am hiểu về những điểm còn khiếm khuyết trong dữ liệu có thể giúp bạn đưa ra các mục tiêu thực tế như một phần chương trình của bạn.

Tuy nhiên, ở nhiều nước hệ thống báo cáo không được tổ chức hay phối hợp tốt, một số dữ liệu cần thiết sẽ không có sẵn. Người ta không thể đổ lỗi việc trì trệ hay lơ đãng các vấn đề quốc gia về các thương tích ở đầu do tai nạn xe máy là do thiếu dữ liệu. Một số dữ liệu cấp độ quốc gia luôn luôn có sẵn, không quan trọng là những dữ liệu ban đầu như thế nào, các dữ liệu này có thể sử dụng như một điểm bắt đầu để xây dựng một chiến lược tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm.

Các phương pháp thu thập dữ liệu sẽ thay đổi và dữ liệu thu được cũng có thể phụ thuộc vào nguồn cung cấp. Ví dụ dữ liệu bệnh viện về các vụ tai nạn và thương tích gặp phải có thể không phản ánh được hết vì chúng chỉ kê khai những trường hợp được đưa đến bệnh viện. Tương tự như vậy, dữ liệu của cảnh sát về các vụ đâm xe sẽ chỉ ghi lại những trường hợp mà cảnh sát điều tra. Tuy nhiên, bất kỳ nguồn nào trong hai nguồn này đều là điểm tốt để bắt đầu.

Lý tưởng nhất là việc thu thập số liệu được một người có kinh nghiệm về dịch tễ học chỉ đạo. Module 3 thảo luận về việc thành lập một nhóm làm việc để xây

dựng chương trình mũ bảo hiểm. Chuyên gia y tế công cộng trong nhóm làm việc có thể là người thích hợp nhất để gánh vác về nhiệm vụ này.

2.2 Quy mô của vấn đề không đội mũ bảo hiểm?

Hai phần tiếp theo sẽ hướng dẫn người sử dụng làm thế nào để thu thập được thông tin cần thiết để đánh giá thực trạng. Thu thập những dữ liệu chi tiết về các vấn đề này sẽ là phần chủ yếu của bất kỳ biện pháp can thiệp sử dụng mũ bảo hiểm nào. Cả hai phần này đều là một thành phần của bản thân chương trình mũ bảo hiểm, và được sử dụng cho mục tiêu giám sát và đánh giá.

2.1.1 Mức độ quan trọng của vấn đề tai nạn xe máy?

Quá trình đánh giá này liên quan đến việc kiểm tra dữ liệu về các vụ tai nạn giao thông đường bộ - nhằm đánh giá quy mô của vấn đề liên quan đến người điều khiển xe máy và thu thập thông tin về các thương tích ở vùng đầu ở những người điều khiển xe máy.

Thu thập số liệu về các vụ tai nạn giao thông đường bộ

Để xây dựng các phương pháp thích hợp nhằm đưa ra vấn đề an toàn đường bộ yêu cầu dữ liệu chính xác về quy mô của vấn đề tai nạn giao thông đường bộ, mà cụ thể là tai nạn xe máy và thương tích ở đầu. Dữ liệu này sẽ đưa ra những nguy hiểm mà người sử dụng xe máy phải đối mặt và nhấn mạnh yêu cầu cần một chương trình hành động.

Các thông tin cần thu thập về phạm vi ảnh hưởng, mức độ nghiêm trọng và dạng tai nạn, trong đó sự hiểu biết thấu đáo về các nguyên nhân gây tai nạn cũng rất quan trọng. Dữ liệu này sẽ đưa ra các thông tin về các vị trí địa lý có nhiều nguy cơ đối với người sử dụng xe máy cũng như người đi xe đạp. Những thông tin như vậy sẽ có giá trị cho việc đưa ra mục tiêu của chương trình. Ví dụ, có thể thấy rằng những đường giao thông ở đô thị đông đúc là nơi có nguy cơ cao hay đường giao thông ở nông thôn; những cậu thanh niên hay những người làm việc bằng xe đạp có thể thuộc nhóm đặc biệt nguy cơ.

Để thu thập những dữ liệu này, cần tiến hành hỏi những câu sau:

- Tai nạn giao thông đường bộ gây ra bao nhiêu tai nạn thương tích và tử vong ở vùng dự án? Chú ý rằng điều này rất quan trọng cho nhóm làm việc để xác định trước các đơn vị cần đánh giá (xem Module 3). Ví dụ, có thể là trên phạm vi toàn quốc hay chỉ là một tỉnh/ bang cụ thể, hoặc một thị trấn hay cộng đồng.

- Thang điểm đánh giá vấn đề tai nạn xe máy là gì - về mặt số lượng vụ tai nạn và các thương tích nguy hiểm đến tính mạng? Tỷ lệ của các vụ tai nạn giao thông đường bộ nói chung là bao nhiêu?

- Vấn đề này so sánh như thế nào với các vấn đề về y tế công cộng tại cơ sở về thang điểm đánh giá và gánh nặng của xã hội

- Những ai là người liên quan nhất tới các vụ tai nạn xe máy?

Các chỉ số được sử dụng ở đây bao gồm:

- Số lượng các xe máy được đăng ký và tỷ lệ so với tổng số xe máy.
- Tỷ lệ các vụ tai nạn xe máy (tính trên 10 000 phương tiện hay trên 10 000 người).
- Tỷ lệ xảy ra các vụ tai nạn xe máy trên các loại đường bộ khác nhau.
- Tuổi và giới người điều khiển xe đạp và hành khách liên quan đến các tai nạn này.

Những ai có nhu cầu thu thập thông tin này?

Cảnh sát giao thông là nguồn cung cấp dữ liệu thích hợp nhất về các trường hợp tai nạn giao thông. Những dữ liệu này cũng sẽ có thể được thu thập bởi tổ chức an toàn giao thông quốc gia hay Bộ giao thông vận tải vì vậy các thông tin này cũng có thể được coi là "dữ liệu chính thức".

Trong thực tế, thông tin đầy đủ về những yếu tố này hiếm khi có sẵn, vì dữ liệu có thể không hoàn thiện. Việc báo cáo của cảnh sát không đầy đủ vẫn tồn tại thậm trí ở cả những nước có hệ thống báo cáo an toàn đường bộ tốt.

Các nguồn dữ liệu khác về tai nạn giao thông có thể thu thập từ các tổ chức phi chính phủ, trường đại học, tổ chức nghiên cứu, hay các công ty bảo hiểm.

Chú ý: Mặc dù không có hai đất nước hay vùng nào, đang thiếu dữ liệu ở cấp độ quốc gia, giống hệt nhau về hoàn cảnh và tình trạng tai nạn xe máy và các thương tích ở vùng đầu, thì các thông tin này có thể giúp ích cho việc kiểm tra xem có dữ liệu nào tương tự như vậy ở các nước láng giềng không. Những dữ liệu tương tự có thể được sử dụng để hỗ trợ cho một chương trình mũ bảo hiểm ở đất nước có nhu cầu thiết lập chương trình này với điều kiện hai đất nước này có một số yếu tố nhất định tương tự nhau.

BOX 2.1: Phòng chống tử vong do xe máy tại Cali, Colombia

Các trường hợp tử vong do điều khiển xe gắn máy đã và đang là một vấn đề sức khỏe cộng đồng quan trọng ở Cali trong nhiều năm qua. Các thương tích liên quan đến phương tiện đi lại là nguyên nhân thứ 5 dẫn đến tử vong ở thành phố Colombia, trong đó những người sử dụng đường bộ thuộc nhóm dễ bị tổn thương - khách bộ hành và người sử dụng xe gắn máy - bị ảnh hưởng nhất. Năm 1993-94, người điều khiển xe máy chiếm 30% (1393 trường hợp) tất cả các trường hợp tử vong liên quan đến xe gắn máy ở Cali. Trong đó, 80% là nam giới, tuy vậy những hành khách bị thương trong những vụ đâm xe máy phần lớn là phụ nữ. Uống rượu là một yếu tố góp phần gây ra phần lớn thương tích. Hơn 40% trường hợp tai nạn xảy ra vào cuối tuần, đây cũng là thời điểm có rất ít đội tuần tra ở trên đường.

Năm 1993, Một hệ thống giám sát các thương tích gây nguy hiểm đến tính mạng được thành lập thông qua uỷ ban nhân dân. Hệ thống này không chỉ giúp đỡ những nỗ lực giám sát mà còn trong việc xác định các chiến lược phòng chống và đánh giá những tác động của chúng.

Ngay sau đó, rất nhiều bước khác nhau đã được thực hiện. Năm 1996, luật bắt buộc người sử dụng xe gắn máy phải đội mũ bảo hiểm được ban hành, đã thu được những kết quả khả quan: các trường hợp tử vong do sử dụng xe gắn máy đã giảm đáng kể. Một năm sau đó, luật này được mở rộng áp dụng cho các hành khách trên xe.

Năm 2001, ba chiến lược được ban hành nhằm giảm các vụ tai nạn xe máy bao gồm: quy định yêu cầu mặc áo khoác phản quang, bắt buộc tham dự một trường

học lái xe khi vi phạm giao thông, cấm lái xe gắn máy vào cuối tuần. Và kết quả là số lượng các thương tích nguy hiểm đến tính mạng liên quan đến xe gắn máy đã giảm đáng kể. Một năm sau, quy định mặc áo khoác phản quang đã bị thu hồi mà không có lý do rõ ràng, nhưng vào năm kế tiếp quy định này đã được phục hồi cùng với mã đường bộ quốc gia mới.

Một phân tích về xu hướng trong các thương tích nguy hiểm đến tính mạng liên quan đến xe máy từ năm 1996 đã cho thấy rằng tỷ lệ tử vong do xe máy đã giảm từ 9.7 đến 5.2 tính trên 100 000 người, giảm 46%. Dữ liệu này cho thấy việc tuân thủ nghiêm túc luật sử dụng mũ bảo hiểm là một yếu tố quan trọng góp phần làm giảm tỷ lệ này.

Thu thập dữ liệu về các thương tích ở đầu

Dữ liệu về các thương tích ở đầu do tai nạn xe máy có thể sử dụng để mô tả các tác động về y tế và kinh tế xã hội của các thương tích này đối với xã hội và vì vậy chúng có thể hữu ích khi tạo ra một cuộc tranh luận mang tính chất thuyết phục việc hỗ trợ một chương trình sử dụng mũ bảo hiểm. Các dữ liệu này cũng có thể sử dụng như là các chỉ số khi giám sát chương trình. Tuy nhiên, cần đặc biệt chú ý rằng có thể có một số các yếu tố khác nằm ngoài sự ảnh hưởng của chương trình mũ bảo hiểm có ảnh hưởng tới các thương tích ở đầu liên quan đến xe gắn máy. Ví dụ, việc tăng đột biến số lượng xe hai bánh trên đường bộ có thể dẫn đến việc tăng số lượng thương tích ở đầu nói chung, do đó vai trò của các dữ liệu như là chỉ số để dẫn đến thành công của dự án có thể bị hạn chế.

Để thu thập các dữ liệu này, cần hỏi theo những câu hỏi sau:

- Tỷ lệ tai nạn xe máy liên quan đến thương tích ở đầu là bao nhiêu? Những dữ liệu có sẵn về số thương tích và số tử vong do thương tích có thể sử dụng được không?
- Những tác động nào về xã hội và kinh tế của các vụ tai nạn và thương tích này đối với các nguồn dự trữ của đất nước?
- Tỷ lệ các thương tích ở đầu do xe máy được phân bố theo địa lý như thế nào?

- Có các nhóm dân số cụ thể trong vùng nằm trong diện nguy cơ cao đối với các loại thương tích này không - ví dụ đàn ông, phụ nữ, người trẻ tuổi, hay dân tộc thiểu số, hay một nghề nghiệp cụ thể?

- Những thông tin nào khác về nạn nhân bị thương ở vùng đầu do tai nạn xe máy được thu thập? ví dụ, có phải là những người đi xe đạp hay hành khách đi các phương tiện hai bánh không và có phải họ thường là người sở hữu phương tiện đó?

- Có thông tin về việc sử dụng mũ bảo hiểm của những nạn nhân tai nạn xe máy không? Nếu có, thông tin này có cho phép so sánh các kết quả giữa các tai nạn xe máy có và không có mũ bảo hiểm không?

Chú ý: Bản thân việc thu thập số liệu có thể trở thành một phần của dự án mũ bảo hiểm. Nếu rơi vào trường hợp này, thì phần tiếp theo sẽ là những ví dụ về câu hỏi mà bạn sẽ cần để kết hợp chặt chẽ với hệ thống giám sát các tai nạn nguy hại đến sức khỏe của bạn, và nhờ có các câu hỏi này bạn sẽ lấy được nhiều thông tin chi tiết hơn về thương tích đối với những người sử dụng xe gắn máy.

Phân loại: LOẠI PHƯƠNG TIỆN ĐI LẠI

Định nghĩa: Người bị thương đang di chuyển như thế nào tại thời điểm xảy ra tai nạn?

Các mã lựa chọn:

1. đi bộ
2. Phương tiện thô sơ (như xe bò, xe đạp)
3. Xe gắn máy
4. ô tô
5. Đi nhờ, xe tải, xe jeep, xe buýt nhỏ (nghĩa là loại xe buýt chỉ chở được dưới 10 người)

6. Xe tải cỡ lớn
7. Xe buýt (chở từ 10 trở lên)
8. tàu hỏa
89. Các loại phương tiện khác bao gồm cả thuyền và máy bay
99. Không biết

Phân loại: NGƯỜI SỬ DỤNG ĐƯỜNG BỘ

Định nghĩa: Vai trò của người bị nạn trong tai nạn?

Các mã lựa chọn:

1. Khách bộ hành
2. Lái xe hay người vận hành phương tiện, bao gồm cả người đi xe đạp và đi xe máy
3. Hành khách bao gồm cả hành khách đi xe máy
8. Loại khác
9. Không biết

Nguồn nào cung cấp các dữ liệu này?

Việc thu thập những dữ liệu này yêu cầu kiểm tra bất kỳ hệ thống dữ liệu về tai nạn và thương tích hiện có bao gồm:

- Các hệ thống thu thập dữ liệu quốc gia, chất lượng cao về các trường hợp tử vong giao thông đường bộ, thương tích và tàn tật.

Các hệ thống này có thể bao gồm:

+ Dữ liệu từ giấy chứng tử (thường do Bộ Y tế thu thập).

+ Dữ liệu về tử vong liên quan đến giao thông (thông qua cảnh sát giao thông).

- Các báo cáo thương tích nguy hại đến tính mạng (có sẵn từ cảnh sát giao thông hoặc những người có thẩm quyền về tư pháp).

- Các báo cáo về thương tích nghiêm trọng (thường có sẵn từ các bệnh viện địa phương và các chuyên gia về y tế). Có thể có những báo cáo về thương tích của bệnh nhân và những trường hợp được điều trị. Sẽ rất hữu ích nếu thiết lập các nghiên cứu thường kỳ về những dữ liệu này, hoặc là từ một bệnh viện hoặc là một nhóm bệnh viện trong một vùng. Bằng phép ngoại suy một mẫu dữ liệu, có thể đạt được yêu cầu đánh giá với quy mô lớn của thang điểm đánh giá vấn đề tại cấp độ tỉnh thành hay quốc gia. Những nghiên cứu này sẽ lấy ra các thông tin về:

- + Dạng tai nạn thương tích - ví dụ, thương tích ở đầu hay ở phần khác của cơ thể
- + Bản chất của vụ tai nạn
- + Loại thương tích hay dẫn đến tử vong nhất
- + Thông tin về những người liên quan đến tai nạn - như tuổi, giới tính, nghề nghiệp

Cảnh sát giao thông cũng có thể thu thập một số thông tin dạng này, nhưng nhìn chung những dữ liệu này thu thập được từ sự hợp tác giữa cảnh sát, sở giao thông và sở y tế

Mặc dù các hệ thống dữ liệu tai nạn giao thông thường thiếu nhiều chi tiết về thương tích, việc hỏi các câu hỏi trên có thể giúp tìm nơi nào thông tin sẵn có hoặc ít nhất là những dữ liệu cụ thể nào đang bị thiếu

Bảng sau đưa ra một số trong rất nhiều nguồn dữ liệu thương tích thường hay được sử dụng:

Bảng 2.1 Các nguồn dữ liệu thương tích có thể theo mức độ nghiêm trọng của thương tích

	Không bị thương	Thương nhẹ	Trung bình	Nặng	Nguy hiểm đến tính mạng
Các nghiên cứu hộ gia đình (cộng đồng)					
Các báo cáo tại cơ sở y tế					
Các báo cáo từ bác sĩ gia đình					
Các báo cáo từ phòng cấp cứu					

Các báo cáo theo khu vực					
Các báo cáo từ các đơn vị chăm sóc chuyên khoa					
Giấy chứng tử					

Các nguồn dữ liệu tiềm năng về các tai nạn thương tích nặng và nguy hại đến tính mạng được liệt kê dưới đây

- Đối với các thương tích nguy hại đến tính mạng
 - Các báo cáo khám nghiệm tử thi/ nghiên cứu bệnh lý học
 - Báo cáo của cảnh sát
- Đối với các thương tích nặng nhưng không nguy hại đến tính mạng
 - Báo cáo về bệnh nhân nội trú ở bệnh viện
 - Các khai báo chấn thương
 - Báo cáo của nhân viên kỹ thuật y tế trong cấp cứu hay làm việc trên xe cấp cứu

Các nguồn dữ liệu bổ sung về các dạng thương tích cụ thể bao gồm:

- Đối với thương tích do tai nạn xe máy
 - Các báo cáo từ công ty bảo hiểm về ô tô
 - Các báo cáo về "tai nạn" của cảnh sát giao thông
 - Các báo cáo từ sở giao thông công chính
- Đối với các tai nạn nghề nghiệp (do công việc)
 - Báo cáo tại nơi làm việc
 - Thanh tra lao động hay các báo cáo an toàn quốc gia
 - Hệ thống bảo hiểm quốc gia/ Cục đền bù cho người lao động
 - Các trung tâm phục hồi chức năng

Chú ý: Một cách lấy thông tin nhanh chóng là yêu cầu các bệnh viện cung cấp dữ liệu về một khoảng thời gian nhất định. Ví dụ, năm 2001, Bộ Y tế công cộng ở Thái Lan đã yêu cầu tất cả các bệnh viện trên toàn quốc phải đệ trình dữ liệu về

bệnh nhân bị tai nạn giao thông đường bộ nhập viện hàng ngày trong suốt chín ngày lễ đón năm mới tại Thái Lan (Box 2.2). Nhiệm vụ này có thể được thực hiện bởi các bệnh viện mà họ không cần phải sử dụng quá nhiều nguồn cung cấp, vì đây chỉ là số liệu trong một thời gian ngắn. Dữ liệu thu thập được sử dụng trong các chiến dịch cảnh báo người dân về vấn đề không sử dụng mũ bảo hiểm và những hậu quả thương tích đối với người sử dụng phương tiện hai bánh

BOX 2.2: Thiết lập luật đội mũ bảo hiểm xe máy ở Thái Lan

Giống như các nước láng giềng khác, Thái Lan có một lượng dân số đông và đang phát triển sử dụng xe máy, trong 80% trong số được đăng ký thì 20 triệu phương tiện gắn máy là xe máy

Năm 1992, khi việc sử dụng mũ bảo hiểm không bắt buộc, 90% trường hợp tử vong đối với người sử dụng hay hành khách là do tai nạn giao thông ở Thái Lan. Hầu hết tất cả các trường hợp nguy hiểm đến tính mạng là do các thương tích ở vùng đầu và rất ít nạn nhân đội mũ bảo hiểm. Năm đó, dữ liệu thu thập về việc không sử dụng mũ bảo hiểm và các thương tích nguy hiểm đến tính mạng tại Bệnh viện vùng tỉnh đông bắc của Khon Kaen được sử dụng để hỗ trợ một chiến dịch mới về sử dụng mũ bảo hiểm. Ban đầu, chiến dịch - tập trung vào một vùng giới hạn xung quanh bệnh viện - tìm hiểu khoảng 1000 nhân viên bệnh viện là những người sử dụng xe máy hàng ngày. Những năm tiếp theo, Dự án thí điểm thành công đã mở rộng dự án tới tất cả các sở y tế khác và vào năm 1994 là tất cả các cơ quan chính quyền tại tỉnh Khon Kaen

Năm 1995, Những người thực hiện chiến dịch tại Khon Kaen đã có rất nhiều buổi thảo luận với Bộ Y tế công cộng và đã đưa vấn đề này vào chương trình nghị sự của chính phủ. Những năm tiếp theo, chính phủ đã thông qua luật bắt buộc phải đội mũ bảo hiểm.

Ủy ban an toàn tỉnh Khon Kaen sau khi đạt được các kết quả chủ yếu về luật quốc gia đã bắt tay vào thực hiện phần thứ hai của chương trình. Bên cạnh việc thực hiện một chương trình giáo dục chuyên sâu về sử dụng mũ bảo hiểm và hướng dẫn luật mới, uỷ ban cũng xây dựng một hệ thống giám sát thương tích, cung cấp thông tin cho người dân và chính phủ về các vụ tai nạn xe máy và các thương tích ở vùng đầu. Trong năm đầu tiên thực hiện luật mới, tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm đã tăng lên trên 90%. Và tỷ lệ bị thương vào đầu giảm 40% đối với người sử dụng xe máy và 24% các trường hợp tử vong

Năm 2001, Bộ Y tế công cộng đã thu thập dữ liệu chi tiết từ tất cả các bệnh viện trong toàn quốc về các vụ tai nạn giao thông đường bộ đường bộ xảy ra trong dịp năm mới và khoảng thời gian các lễ hội quốc gia của Thái Lan. Theo cách này, có thể thấy phần lớn các tai nạn xe máy trong thời gian lễ hội thường xảy ra đối với người không đội mũ bảo hiểm. Các thông điệp quan trọng của vấn đề này đã được công khai trên các phương tiện truyền thông, một chiến lược nhằm làm tăng đáng kể sự quan tâm của công chúng đối với vấn đề đội mũ bảo hiểm

Năm 2003, Chính phủ đã tuyên bố an toàn đường bộ là một mục chính trong chương trình nghị sự quốc gia. Một trung tâm quốc gia về an toàn đường bộ được xây dựng, có bộ, mục tiêu chủ yếu của kế hoạch là tăng cường việc sử dụng mũ trách nhiệm thiết lập và thực hiện một kế hoạch tổng thể quốc gia về an toàn đường bộ bảo hiểm khi đi xe máy. Dưới sự chỉ đạo trực tiếp của chính phủ, chính quyền địa phương tỉnh được yêu cầu triển khai các bước thực hiện kế hoạch an toàn đường bộ quốc gia

Thái Lan bây giờ có một chính sách quốc gia rõ ràng về sử dụng mũ bảo hiểm. Những điều cơ bản của chính sách dựa trên việc thu thập các dữ liệu chuyên dụng tại địa phương và các tài liệu về các thương tích ở vùng đầu đối với người sử dụng xe máy ở một tỉnh, những dữ liệu này đã cho phép thực hiện một chương trình quốc gia với quy mô lớn và mạnh mẽ về sử dụng mũ bảo hiểm. Điều này lần lượt đã thuyết phục các lĩnh vực khác của chính phủ tham gia hoạt

động, và kết quả là tỷ lệ người đi xe máy tử vong hàng năm ở Thái Lan đã giảm một cách đáng kể

2.2.2 Tỷ lệ đội mũ bảo hiểm ở vùng nghiên cứu là bao nhiêu?

Đánh giá chính xác tỷ lệ người đi xe máy sử dụng mũ bảo hiểm sẽ là một yếu tố quan trọng để xem xét khi thảo luận về một chương trình mũ bảo hiểm. Để đạt được điều này cần hỏi theo những câu hỏi sau:

- Tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm trong người dân nói chung (hay trong vùng dự án) là bao nhiêu? Tỷ lệ này (tính trên 100 000 người) cũng có thể sử dụng như một chỉ số cơ sở, dựa vào những dữ liệu dùng để đánh giá hiệu quả của chương trình
- Những kiểu người nào không đội mũ bảo hiểm? Tai nạn có thể xảy ra theo tuổi, giới, dù người đó là hành khách hay người điều khiển phương tiện không và mục tiêu của chuyến đi là gì?
- Chi phí của việc không sử dụng mũ bảo hiểm là gì- về những thương tích của những người sử dụng xe máy bị tai nạn?
- Tỷ lệ người đội mũ bảo hiểm đúng là bao nhiêu - về cài mũ bảo hiểm đúng cách, sử dụng đúng kích cỡ mũ? Dạng thông thường nhất về đội mũ bảo hiểm không đúng cách là cài khoá không đúng, hoặc không cài khoá và đội mũ bảo hiểm lùi về phía sau. Các dữ liệu thu thập được có thể sử dụng để đánh giá mô hình sử dụng mũ bảo hiểm không đúng trước và sau khi thực hiện chương trình mũ bảo hiểm

Nguồn nào cung cấp những dữ liệu này?

Dữ liệu về việc sử dụng mũ bảo hiểm có thể có sẵn từ những nguồn sau:

- Các báo cáo của cảnh sát
- Báo cáo của cơ quan quản lý y tế tại địa phương và quốc gia
- Báo cáo của các cơ quan giao thông đường bộ quốc gia
- Các nghiên cứu và điều tra (Box 2.3)

- Báo cáo về đăng ký phương tiện - mặc dù nguồn cung cấp dữ liệu này sẽ có thể được sử dụng hạn chế trong tài liệu này
- Báo cáo bán hàng của các nhà sản xuất mũ bảo hiểm

Chú ý: Một nghiên cứu về bệnh viện đã được thực hiện tại hai bệnh viện giảng dạy ở Tây Nam Nigeria đã cho thấy rằng không ai trong 254 nạn nhân của các vụ tai nạn xe máy nhập viện đội mũ bảo hiểm tại thời điểm xảy ra tai nạn

(a picture)

Đánh giá quy mô vấn đề không đội mũ bảo hiểm là bước đầu tiên của việc thiết kế chương trình mũ bảo hiểm

Chú ý: Một nghiên cứu thực hiện ở Londrina, một thành phố phía Nam Brazil, đã kiểm tra việc đội mũ bảo hiểm của những người sử dụng xe máy bị tai nạn được sơ cứu. Các nhà nghiên cứu đã tìm ra rằng 63% người bị ảnh hưởng có sử dụng mũ bảo hiểm. Tuy nhiên, có một số các yếu tố liên quan đến việc không sử dụng mũ bảo hiểm: những người trẻ hơn 18 tuổi thường không thích đội mũ bảo hiểm, uống rượu cũng liên quan đến việc không đội mũ, và trong những vụ tai nạn xảy ra vào cuối tuần thường có ít người đội mũ bảo hiểm. Các nhà nghiên cứu đã kết luận các biện pháp can thiệp tập trung vào việc nâng cao an toàn đường bộ phải xem xét toàn cảnh xã hội trong việc điều khiển xe

Chú ý: Tiến hành hỏi các câu hỏi về sử dụng mũ bảo hiểm

Những câu hỏi sau đây là những câu hỏi chung về việc đội mũ bảo hiểm mà chúng ta có thể sử dụng trong một cuộc điều tra cộng đồng:

Trong 30 ngày vừa qua, bao nhiêu lần bạn đội mũ bảo hiểm khi điều khiển xe máy hay xe tay ga?

Cấu trúc mã:

01 Tất cả mọi lần

02 Đôi khi

03 Không bao giờ

04 Không sử dụng xe máy hay xe tay ga trong vòng 30 ngày vừa qua

05 Không có mũ bảo hiểm

06 Từ chối trả lời

07 Không biết/Không chắc chắn

Trong 30 ngày qua bao nhiêu lần bạn đội mũ bảo hiểm khi bạn được người khác chở đi bằng xe máy hay xe tay ga?

Cấu trúc mã:

01 Tất cả mọi lần

02 Đôi khi

03 Không bao giờ

04 Không đi xe máy hay xe tay ga trong vòng 30 ngày vừa qua

05 Không có mũ bảo hiểm

06 Từ chối trả lời

07 Không biết/ Không chắc chắn

Những câu hỏi này được sử dụng để tìm ra bao nhiêu lần người được phỏng vấn sử dụng mũ bảo hiểm khi điều khiển hoặc được chở bằng xe máy. Kết hợp với các thông tin về người được phỏng vấn (như nhóm tuổi, giới tính) thông tin này có thể giúp xác định ai là người đội mũ bảo hiểm và ai không đội, cũng như quy mô của việc không đội mũ bảo hiểm. Điều này lần lượt hữu dụng trong lập kế hoạch một chương trình mũ bảo hiểm và tìm ra nơi thực hiện để chương trình đạt mục tiêu hiệu quả nhất

BOX 2.3: Xác định tỷ lệ đội mũ bảo hiểm: một nghiên cứu quan sát

Thậm chí nếu các dữ liệu toàn diện và chi tiết đang thiếu thì cũng có thể thực hiện một nghiên cứu quan sát đơn giản để thu được một đánh giá tốt về việc sử dụng mũ bảo hiểm. Một ước tính đơn giản về số người đi xe đạp và hành khách sử dụng mũ bảo hiểm, tại các địa điểm cụ thể và vào các thời điểm khác nhau trong ngày, sẽ cung cấp một đánh giá sơ bộ về bao nhiêu người điều khiển xe máy đang sử dụng mũ bảo hiểm và sau đó sử dụng các ước tính này trong việc xây dựng các hoạt động cần thực hiện

Do chi phí, dạng nghiên cứu này thường được thực hiện trong phạm vi nhỏ. Nếu người ta đã biết tại các đường cụ thể hay tại các vùng cụ thể, các tai nạn thương tích hay xảy ra với tỷ lệ cao, các nghiên cứu được khuyến cáo nên thực hiện ở những địa điểm có nguy cơ cao

Phương pháp quan sát để tính toán tỷ lệ người dân đội mũ bảo hiểm có thể được sử dụng để thu thập dữ liệu trong đánh giá thực trạng, cũng như trong một thiết kế đánh giá thử nghiệm hay quasi thử nghiệm (xem Module 4)

Quá trình lập kế hoạch: Trước khi thực hiện một nghiên cứu quan sát, cần xác định một cách rõ ràng nhóm dân số mục tiêu xem họ là ai, nơi họ sống và khoảng thời gian dữ liệu sẽ được thu thập. Thu thập về bản đồ chi tiết về đường bộ, dữ liệu về lưu lượng giao thông đường bộ và nhóm dân số được đánh giá phổ biến dùng mũ bảo hiểm từ những nguồn cung cấp dữ liệu khác cho những vùng cần dữ liệu

Xây dựng mô hình thu thập dữ liệu: Đây là một tài liệu được viết một cách chi tiết mô tả cách tiếp cận được sử dụng để thu thập dữ liệu. Nó bao gồm cái gì sẽ được thực hiện, thực hiện như thế nào, ai sẽ thực hiện nó và khi nào nó sẽ được thực hiện

Xây dựng phương tiện thu thập số liệu: Những phương tiện này bao gồm một mẫu hay một hệ thống các mẫu sử dụng để thu thập thông tin cho việc thu thập dữ liệu (ví dụ các bản câu hỏi, lịch phỏng vấn) (xem BOX 2.4). Các tài liệu đào tạo cũng có thể được xây dựng cho các nhân viên thực hiện các quan sát tại hiện trường

Mẫu: Nhóm dân số được quan sát cần đại diện cho người dân trong diện quan sát tại vùng mục tiêu. Điều này có nghĩa rằng cần quan sát một mẫu dân số ngẫu nhiên. Mặc dù các mẫu được lựa chọn có chủ ý có thể linh hoạt hơn trong một số hoàn cảnh nhất định, ví dụ thực hiện quan sát tại một trạm xăng, hay ngoài trường học, sau đó xem xét về mức độ phổ biến hay mức độ đại diện của các kết quả từ những mẫu lựa chọn đem lại

Nếu mục tiêu của nghiên cứu là để chứng minh bằng tài liệu việc sử dụng mũ bảo hiểm ở một vùng địa lý cụ thể thì sau đó tất cả các loại đường cần được đưa vào thiết kế nghiên cứu. Đội mũ bảo hiểm có thể khác nhau đối với từng loại đường, ví dụ người lái xe có thể thích đội mũ bảo hiểm ở đường cao tốc hơn là những con đường làng. Vì vậy, hệ thống lấy mẫu sẽ được thiết kế để đảm bảo những tính toán đầy đủ cho phép đánh giá việc sử dụng mũ bảo hiểm qua các loại đường khác nhau và cũng đảm bảo đối với các dạng đường phối hợp, mức độ lưu thông và địa điểm (thành thị, ngoại ô và nông thôn)

Tất cả các đoạn đường về lý thuyết đều có đủ các điều kiện để làm mẫu. Phụ thuộc vào quy mô của vùng mục tiêu, mà hệ thống lấy mẫu có thể chia làm 2 hay 3 phần. Ví dụ để xác định tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm ở 1 tỉnh, hệ thống lấy mẫu có thể chia thành 3 phần:

1. Lựa chọn ngẫu nhiên *các đơn vị lấy mẫu ban đầu* (như một huyện hoặc tương đương). Số lượng đơn vị lấy mẫu ban đầu được lựa chọn cần được tính toán bằng tỷ lệ số kilomet phương tiện di chuyển được đánh giá (VKT) cho từng đơn vị mẫu. Ví dụ, nếu VKT ở một huyện thấp thì số đơn vị mẫu được lựa chọn một cách tương ứng tại huyện đó ít hơn nhiều so với huyện có VKT cao. Nếu VKT không có sẵn, các đơn vị mẫu ban đầu có thể được lựa chọn bằng cách sử dụng dân số của huyện
2. Lựa chọn ngẫu nhiên các loại đường bộ trong phạm vi mỗi đơn vị mẫu ban đầu, và phải đảm bảo rằng tất cả các loại đường đều có đại diện trong đó
3. Lựa chọn ngẫu nhiên các vị trí quan sát trên các đường đã được lựa chọn

Số lượng điểm thực hiện: Số lượng thực tế của các điểm quan sát phụ thuộc phần lớn vào nguồn tài chính và các vấn đề hậu cần khác. Nếu nguồn tài chính hạn chế thì việc tạo ra số lượng lớn các quan sát từ số lượng nhỏ các điểm quan sát là thích hợp hơn cả. Tuy nhiên, việc tư vấn một nhà thống kê để giúp xác định số lượng điểm quan sát thích hợp sẽ cho một đánh giá chính xác mang ý nghĩa thống kê

Lựa chọn địa điểm: Cần đảm bảo rằng các điểm quan sát được lựa chọn ngẫu nhiên từ tất cả các điểm có sẵn. Điều này có thể được thực hiện bằng cách tạo ra một mạng lưới được đánh số, đưa lên bản đồ và chọn các địa điểm một cách ngẫu nhiên từ mạng lưới này. Các điểm quan sát chính xác có thể được xác định theo mô hình đã được lập kế hoạch trước khi thực hiện các quan sát.

Bất cứ khi nào có thể, các điểm quan sát cần gần với các giao lộ nơi mà các xe máy sẽ phải giảm tốc độ khi đến đó, tốt nhất là những nơi không có đèn cảnh sát đóng. Ví dụ, các địa điểm này có thể được lựa chọn tại các giao lộ có đèn giao thông đường bộ, tại đây những người đi xe đỗ lại và các quan sát về việc cài khoá mũ bảo hiểm có thể thực hiện dễ dàng hơn.

Những con đường nhỏ thích hợp cho việc quan sát các phương tiện đang lưu thông; ở những con đường rộng hơn, các quan sát chỉ có thể thực hiện ở một bên cạnh đường đối với từng chiều lưu thông

Mô hình xác định trước sẽ cho phép độ dao động trong phương pháp quan sát và/ hoặc lựa chọn địa điểm. Nếu lưu lượng giao thông đường bộ quá lớn tại một địa điểm cụ thể để thông tin ghi lại được chính xác, mô hình này có thể quy định một quan sát viên chỉ quan sát người lái xe trong khi người khác chỉ quan sát hành khách (và ghi lại hành khách đó có đội mũ hay không). Cùng với các quan sát trực tiếp, một máy quay phim có thể được sử dụng để ghi lại dòng giao thông đường bộ qua lại tại một địa điểm với lưu lượng giao thông đường bộ lớn và nơi các phương tiện đi với tốc độ cao

Mỗi địa điểm mà không đạt tiêu chuẩn lựa chọn có thể lựa chọn địa điểm khác trên cùng một con đường. Ví dụ, nếu địa điểm ban đầu hay thời gian

được lựa chọn không phù hợp do thời tiết xấu (như mưa lớn), hay cảnh sát có mặt tại một địa điểm cụ thể, hay nếu việc quan sát không được thực hiện một cách an toàn tại địa điểm quan sát (ví dụ như do các công việc làm đường)

Các quan sát về mũ bảo hiểm:

- Người chỉ đạo dự án sẽ lần lượt tính toán một cách an toàn khi nào lập kế hoạch công việc quan sát và tìm kiếm nhằm giảm thiểu các lỗi có thể của phương pháp đo lường
- Quan sát viên cần được đào tạo sẵn sàng trước khi di chuyển đến bất cứ nơi nào. Cần xem xét ở đâu/ như thế nào/ai sẽ thực hiện đào tạo. Cung cấp một cuốn tài liệu hướng dẫn cho quan sát viên và những người liên quan về đánh giá và đảm bảo mô hình đó được tuyệt đối tuân theo
- Các quan sát có thể được hai hay nhiều quan sát viên đã được đào tạo thực hiện. Sau đó các quan sát này có thể được so sánh với nhau để đánh giá mức độ thống nhất giữa các quan sát viên
- Xác định một vị trí an toàn, thuận tiện để tiến hành quan sát. Vì những lý do an ninh và an toàn, các quan sát viên cần làm việc cùng nhau và cần mặc áo khoác phản quang
- Các quan sát cần thực hiện trong một khoảng thời gian định trước và theo cùng một khoảng thời gian tại mỗi địa điểm để có thể thực hiện so sánh giữa các điểm quan sát với nhau
- Các quan sát về sử dụng mũ bảo hiểm có thể bao gồm các hạng mục như sau: có sử dụng mũ bảo hiểm, không sử dụng mũ bảo hiểm, sử dụng không đúng, có mũ bảo hiểm nhưng không đội. Hạng mục "Sử dụng không đúng" sẽ được ghi lại về nơi nào quai mũ không được cài hay được cài một cách lỏng lẻo. Rõ ràng là, do phụ thuộc vào mức độ lưu thông và tốc độ giao thông đường bộ tại các điểm quan sát nên thực tế khó có thể quan sát và ghi lại nhiều thông tin hơn ngoài thông tin người tham gia giao thông đường bộ có đội mũ bảo hiểm hay không (ví dụ việc đánh giá

tuổi người tham gia giao thông đường bộ có thể là quá khó trừ phi thông tin này thu thập được thông qua việc xem lại các băng video)

Các phương pháp lặp lại sau biện pháp can thiệp: Các quan sát viên cần thực hiện các quan sát lặp lại bằng cách sử dụng cùng một phương pháp trong cùng một ngày/ hay một thời gian và tại cùng một địa điểm, đây chính là các phương pháp cần thực hiện trước khi thực hiện một dự án.

Hộp 2.4: Ví dụ về bản câu hỏi nghiên cứu mũ bảo hiểm

NGHIÊN CỨU QUAN SÁT

Ngày.....tháng.....năm

Thời gian:.....sángchiều

Địa điểm:.....

Quan sát viên:

Số lượng người trên xe: ☐1 ☐2 ☐3 ☐4 ☐ nhiều hơn (số lượng cụ thể)....

	Người lái xe	
Giới tính	Nam	Nữ
Có mặc quần áo bảo vệ không?	Có	Không
Có đội mũ bảo hiểm không?	Có	Không
Loại mũ bảo hiểm	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ khác (cụ thể).....	
Mũ bảo hiểm được cài khoá đúng?	Đúng	Không
Đèn xe được bật?	Đúng	Không
Phân khối xe	<100cc 100-200cc >200cc	
Biển số xe		

	Hành khách 1	
Giới tính	Nam	Nữ
Có mặc quần áo bảo vệ không?	Có	Không
Có đội mũ bảo hiểm không?	Có	Không
Loại mũ bảo hiểm	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ khác (cụ thể).....	
Mũ bảo hiểm được cài khoá đúng?	Đúng	Không

	Hành khách 2	
Giới tính	Nam	Nữ
Có mặc quần áo bảo vệ không?	Có	Không
Có đội mũ bảo hiểm không?	Có	Không
Loại mũ bảo hiểm	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ khác (cụ thể).....	
Mũ bảo hiểm được cài khoá đúng?	Đúng	Không

	Hành khách 3	
Giới tính	Nam	Nữ
Có mặc quần áo bảo vệ không?	Có	Không
Có đội mũ bảo hiểm không?	Có	Không
Loại mũ bảo hiểm	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ khác (cụ thể).....	
Mũ bảo hiểm được cài khoá đúng?	Đúng	Không

* 1. Che cả khuôn mặt (có bảo vệ cằm)

2. Hở khuôn mặt (che qua tai và cổ)

3. Nửa mặt (trên tai)

4. Khác (như mũ bảo hiểm xe đạp, mũ bảo hộ, mũ đội khi đua ngựa v.v..)

2.2.3 Tại sao người dân không đội mũ bảo hiểm?

Luật đội mũ bảo hiểm không thể đạt được thành công nếu người dân không chấp hành đúng theo luật hay không hiểu lý do cần phải chấp hành, hay không nhận thức được tầm quan trọng của vấn đề đội mũ bảo hiểm. Tương tự như vậy, nếu mũ bảo hiểm không có sẵn hay nếu chúng quá đắt so với thu nhập của đại đa số người dân, tỷ lệ đội mũ bảo hiểm chỉ có thể sẽ duy trì được ở mức thấp

Quan điểm của cộng đồng về việc sử dụng mũ bảo hiểm

Việc biết mọi người nghĩ như thế nào về an toàn đường bộ nói chung, và quan điểm của họ về đội mũ bảo hiểm nói riêng là rất hữu ích. Thông tin này có thể giúp định hướng một chương trình sử dụng mũ bảo hiểm và quyết định cần phải đầu tư bao nhiêu để tăng cường nhận thức của người dân về lợi ích của mũ bảo hiểm. Mục tiêu của chương trình sẽ xác định nhóm người dân nào sẽ tham gia điều tra và những câu hỏi nào sẽ được hỏi. Chúng có thể bao gồm việc hỏi theo những câu hỏi sau:

- Quan điểm nói chung của mọi người về an toàn đường bộ là gì?
- Mọi người có hiểu lợi ích của việc đội mũ bảo hiểm không? Từ đó, Ta cũng có thể sử dụng quan điểm của người dân về sử dụng mũ bảo hiểm và luật mũ bảo hiểm như một chỉ số cơ sở
- Mức độ nhận thức của người dân về lợi ích của mũ bảo hiểm đến đâu?
- Tại sao người dân không đội mũ bảo hiểm? ví dụ, nếu người ta nhận thấy rằng người điều khiển xe máy có một thái độ tiêu cực đối với việc đội mũ bảo hiểm, hay nếu họ không có sự nhận thức về luật hoặc về hiệu quả của đội mũ bảo hiểm trong việc phòng tránh thương tích, thì sau đó chương trình cần đưa ra những vấn đề đáng quan tâm này
- Những ai là người phản đối sử dụng mũ bảo hiểm nhất? Ngoài việc đánh giá sự hiểu biết và quan điểm của người dân, loại thông tin này cũng có thể giúp xác định nhóm người nào phản đối việc sử dụng mũ bảo hiểm

nhất - vì vậy chương trình có thể đặt mục tiêu vào họ nhằm thay đổi thái độ và các cư xử của họ. Vì vậy, cần thu thập các thông tin biến thiên như tuổi, giới, nghề nghiệp, dân tộc v...v..

Nguồn cung cấp những dữ liệu này?

Những dữ liệu này có thể được thu thập như một phần của chương trình mũ bảo hiểm trước (xem phần 2.3.5). Đây cũng có thể là những nghiên cứu được thực hiện bởi:

- Các công ty nghiên cứu thị trường
- Các trường đại học, các tổ chức phi chính phủ, các tổ chức khác làm việc trong lĩnh vực an toàn đường bộ

Nếu những dữ liệu này không có sẵn, thì việc tiến hành một cuộc khảo sát quan điểm người dân là rất hữu ích để thu thập những thông tin này. Nếu chương trình vẫn đang được xây dựng, thì có khả năng là thời gian và ngân sách bị hạn chế. Vì vậy vào giai đoạn này chỉ nên thực hiện một cuộc khảo sát sơ bộ, và một cuộc khảo sát chi tiết hơn nên thực hiện sau. Trong cuộc khảo sát sơ bộ, tốt nhất là nên chỉ tập trung vào vùng địa lý và nhóm dân số được đánh giá là có nguy cơ cao nhất.

Chú ý: Một số lý do giải thích vì sao người dân không đội mũ bảo hiểm

Những ví dụ dưới đây về lý do không sử dụng mũ bảo hiểm được thu thập từ các nghiên cứu được tiến hành tại các nước khác nhau:

- Bọn trẻ lo lắng rằng nếu chúng đội mũ bảo hiểm thì người ta sẽ không nhận ra chúng
- Những người lái xe cảm thấy họ khó có thể bị tai nạn nếu chỉ đi một quãng đường ngắn và vì thế họ không cần đội mũ bảo hiểm trong các chuyến đi như vậy
- Mũ bảo hiểm thường bị coi là nóng và không thoải mái
- Mũ bảo hiểm không được dùng do đội các mũ trùm đầu truyền thống hay tôn giáo (người ấn hay đội khăn sếp)

- Mũ bảo hiểm có thể làm rối tóc hay, ở một số nơi tại Africa, có thể không vừa với những người phụ nữ có những kiểu tóc cầu kỳ
- Những người lao động đi xe máy để làm việc lo lắng rằng nếu không có chỗ nào để cất mũ bảo hiểm khi họ đỗ xe, thì mũ bảo hiểm rất dễ bị lấy cắp nếu họ để lại trên xe
- Hành khách đi xe ôm có thể miễn cưỡng đội mũ bảo hiểm do người lái xe đưa cho, do liên quan đến độ sạch sẽ của mũ và nguy cơ bị lây nhiễm các bệnh nhiễm trùng khi dùng chung mũ bảo hiểm (ví dụ như chấy)
- ở một số nước nơi đã có một ảnh hưởng xã hội mạnh mẽ giữa những thanh thiếu niên và các bậc phụ huynh về sử dụng mũ bảo hiểm ở trẻ vị thành niên. ví dụ, việc sử dụng mũ bảo hiểm có thể bị ảnh hưởng bởi niềm tin của trẻ vị thành niên cho dù cha mẹ chúng khi đi xe máy luôn đội mũ bảo hiểm

Dữ liệu về sự sẵn có và giá cả

Giá cả và sự sẵn có mũ bảo hiểm tại vùng cần được đánh giá để hiểu rõ liệu những yếu tố này ảnh hưởng đến quyết định của người dân có đội mũ bảo hiểm không. Cần sử dụng những câu hỏi sau để thu thập được thông tin về vấn đề này:

- bao nhiêu mũ bảo hiểm được sản xuất và bán ở vùng này trong một khoảng thời gian nhất định?
- Ai bán mũ bảo hiểm và các nhà phân phối đặt địa điểm ở đâu? Nguồn phân phối có đủ để đáp ứng nhu cầu hiện tại không?
- Chi nhánh chính bán mũ bảo hiểm là ở đâu?
- Giá bán lẻ trung bình mũ bảo hiểm tại chi nhánh chính là bao nhiêu?

Các chỉ số tiêu biểu mà các nhà nghiên cứu kiểm tra bao gồm:

- Số lượng và địa điểm phân phối của các nhà sản xuất mũ bảo hiểm

- Số lượng và loại chi nhánh bán lẻ của mũ bảo hiểm
- Giá bán lẻ trung bình của mũ bảo hiểm
- Tổng số mũ bán được hàng năm

Các dữ liệu này được lấy từ đâu?

- Từ các nhà sản xuất mũ bảo hiểm
- Các nhà phân phối hay cung cấp mũ bảo hiểm
- Từ các cơ quan của chính phủ chịu trách nhiệm về an toàn đường bộ
- Từ những người liên quan đến các chương trình mũ bảo hiểm đã có trước đây

Nếu những dữ liệu này không có sẵn, và nếu ngân sách cho phép, phương pháp hiệu quả nhất là liên hệ với một công ty nghiên cứu thị trường để thu thập các dữ liệu này. Bên cạnh đó, một người làm mũ bảo hiểm - tốt nhất là một người làm việc trong nhóm - có thể cung cấp nhiều thông tin về vấn đề này

Hộp 2.5: Một số nhầm lẫn thông thường về mũ bảo hiểm

Hiểu sai: Mũ bảo hiểm có thể gây các thương tích ở cổ hay cột sống

Sự thật: Các nghiên cứu đã chứng minh được rằng những mũ bảo hiểm đạt tiêu chuẩn và được đội đúng cách sẽ không gây ra các thương tích ở cổ hay cột sống

Hiểu sai: Mũ bảo hiểm làm giảm thính lực và tầm nhìn

Sự thật: Mũ bảo hiểm không ảnh hưởng đến tầm nhìn rộng hay góp phần gây ra tai nạn. Mũ bảo hiểm có thể làm giảm độ lớn của tiếng động, nhưng không ảnh hưởng đến khả năng phân biệt âm thanh của người lái xe. Một số nghiên cứu đã chỉ ra rằng mũ bảo hiểm có kích cỡ vừa vặn với người sử dụng thực tế có thể tăng cường khả năng nghe bằng cách làm giảm tiếng động do gió thổi qua

Hiểu sai: Luật đội mũ bảo hiểm xe máy vi phạm vào quyền cá nhân

Sự thật: Tất cả các luật về an toàn đường bộ yêu cầu một số hoạt động từ các cá nhân - như đeo dây bảo hiểm, không được lái xe khi không đủ sức, buộc một

đưa trẻ vào chỗ ngồi trong xe ô tô hay dừng lại khi đèn đỏ. Những quy định về giao thông đường bộ này được chấp nhận vì tất cả những người lái xe nhận thức rằng việc không tuân thủ theo những quy định này có thể gây ra những nguy hiểm nghiêm trọng cho bản thân họ và những người khác. Luật về mũ bảo hiểm cũng chính xác là như vậy

Hiểu sai: Tỷ lệ những tai nạn nguy hại đến tính mạng thấp hơn ở những nơi không có luật về mũ bảo hiểm

Sự thật: Các nghiên cứu tại hai bang của Hợp chủng quốc Hoa Kỳ về việc gần đây họ đã bãi bỏ luật đội mũ bảo hiểm cho thấy tử vong do các chấn thương ở vùng đầu thực tế đã tăng sau khi bãi bỏ luật này (xem Module 1)

Hiểu sai: Không có cần thiết bắt buộc tất cả mọi người sử dụng mũ bảo hiểm: luật đội mũ bảo hiểm xe máy chỉ quy định theo nhóm tuổi cụ thể là hiệu quả/đầy đủ

Sự thật: Các luật mũ bảo hiểm quy định cụ thể theo tuổi gặp nhiều khó khăn hơn khi áp dụng thực hiện, bởi vì rất khó khăn trong việc tuân thủ của cộng đồng vì khó xác định tuổi của đứa trẻ khi chúng đang lái xe. Do đó, luật quy định cụ thể theo tuổi tỏ ra kém hiệu quả hơn những luật liên quan đến toàn xã hội

Hiểu sai: xe máy chỉ chiếm một phần trăm nhỏ trong các phương tiện được đăng ký, vì vậy các vụ tai nạn xe máy gây ra một gánh nặng không đáng kể cho xã hội

Sự thật: Cho dù xe máy chỉ chiếm một phần trăm nhỏ trong các phương tiện (như ở một số nước có thu nhập cao) hay chiếm phần lớn trong các loại phương tiện (như ở rất nhiều các nước Châu á), thì sự thật là số người điều khiển xe máy cao khoảng 27 lần so với số hành khách đi xe ô tô chết vì tai nạn giao thông đường bộ và cao gấp 6 lần so với số người bị thương. Điều này có nghĩa rằng đây là một vấn đề lớn trong tất cả các xã hội mà tại đây việc sử dụng xe máy còn rất thông dụng (7)

Các dữ liệu thu thập sẽ được sử dụng cho các chỉ số cơ sở, cho thấy tính hiệu quả của chương trình có thể được giám sát. Ví dụ, dữ liệu về bán hàng có thể được sử dụng để chứng minh mức độ thành công của một chương trình. Sự sẵn có mũ bảo hiểm cũng sẽ là một yếu tố trong việc quyết định mức độ nhanh chóng để đi đến giai đoạn chấp hành luật sử dụng mũ bảo hiểm, nếu đây là một trong các mục tiêu của chương trình (xem Module 3)

Chú ý: Một nghiên cứu đã cho thấy rằng, trung bình những người công nhân nhà máy ở các nước có thu nhập thấp phải làm việc nhiều hơn 11 lần để kiếm đủ tiền mua một chiếc mũ bảo hiểm so với những người ở cùng tầng lớp tại các nước có thu nhập cao (8). Một cách để giải quyết điều này là giảm giá mũ bảo hiểm cho người tiêu dùng. Cách tiếp cận này đã được tổ chức phi chính phủ - tổ chức phòng chống tai nạn thương tích Châu á - giới thiệu thành công tại Việt Nam. Chương trình mũ bảo hiểm của tổ chức này đã phân phát mũ bảo hiểm xe máy thích hợp cho vùng nhiệt đới miễn phí cho trẻ em ở độ tuổi đến trường, vì vậy chúng có thể lái xe an toàn giống như là khi chúng được ba mẹ chở đi bằng xe máy. Cho đến khi kết thúc, thông qua chương trình hơn 165000 mũ bảo hiểm đã được phát đến với những đứa trẻ trên toàn đất nước (9)

2.3 Làm thế nào để đánh giá những chương trình đã có sẵn tại nơi thực hiện dự án

Rất quan trọng để đánh giá những luật và quy định về sử dụng mũ bảo hiểm đã có sẵn tại vùng dự án, chúng đã được thực hiện như thế nào, và có hay không bất kỳ luật hay quy định nào được tuân thủ. Ví dụ, nếu cho dù một luật quy định phải đội mũ bảo hiểm đối với người đi xe máy và theo một tiêu chuẩn mũ bảo hiểm quốc gia xác định- thì tỷ lệ đội mũ bảo hiểm thấp và rất nhiều mũ bảo hiểm được sử dụng không đạt tiêu chuẩn, đây có thể là một chỉ số công bằng cho thấy rằng các luật và quy định không hoạt động hay việc tuân thủ những luật và tiêu chuẩn này là không đầy đủ

Đánh giá những bộ luật đã có tại đất nước của bạn về các chương trình mũ bảo hiểm trước đây hay hiện tại sẽ giúp xác định các tổ chức hay những người chủ

chốt - trong chính phủ, trong khu vực tư nhân và xã hội - có thể liên quan đến chương trình mũ bảo hiểm. Chúng cũng chỉ ra các nguồn cung cấp chính các hỗ trợ về chính trị và tài chính tiềm năng. Như đã đề cập ở trên, việc đánh giá này có thể được thực hiện tại các vùng địa lý khác nhau (như đất nước, tỉnh/bang, thị trấn hay cộng đồng) và điều này cần phải được thống nhất trước khi tiến hành

Các vấn đề sau cần được thẩm định:

2.3.1 Ai là người chịu trách nhiệm về an toàn đường bộ, và nguồn quỹ được lấy từ đâu?

Mô tả một thực trạng nói chung ở đất nước là bước đầu tiên để đánh giá thực trạng và cho dù đây có phải là nơi thực hiện một chương trình mũ bảo hiểm hay không. Sau đó một chương trình như vậy được thực hiện như thế nào sẽ phụ thuộc vào hệ thống chính trị của nước đó. Cũng rất quan trọng khi xem xét có bộ luật nào khuyến khích việc đội mũ bảo hiểm không và có quỹ nào dành cho các chương trình an toàn đường bộ mà trong đó bao gồm cả các hoạt động sử dụng mũ bảo hiểm không. Danh mục cụ thể về các câu hỏi dưới đây sẽ giúp phác thảo một bức tranh toàn cảnh về thực trạng

- Có một hệ thống tập trung hay vùng hay liên bang của chính phủ không? Có điều khoản này trong hiến pháp hay trong các bộ luật quốc gia về vấn đề phân cấp không? Nếu có, chính quyền địa phương tham gia vào việc quyết định và tạo ra các quỹ dự trữ ở mức độ nào?
- Những cơ quan chính phủ đóng vai trò chính - như những cơ quan về vận tải, y tế, pháp luật và cảnh sát - liên quan đến việc quyết định về an toàn đường bộ và mỗi cơ quan đóng vai trò như thế nào?
- Ngân sách nào hiện nay dành cho an toàn đường bộ tại đất nước của bạn? Có ưu tiên trong ngân sách dành cho việc cải thiện trong tương lai ở lĩnh vực an toàn đường bộ không? Những quỹ này có thể sử dụng cho một chương trình mũ bảo hiểm không?

Các tổ chức phi chính phủ và các tổ chức cá nhân có thể tham gia vào một chương trình mũ bảo hiểm bao gồm:

- Các tổ chức quốc tế và các tổ chức tài trợ - như là tổ chức y tế thế giới, Ngân hàng Thế giới, Hiệp hội an toàn đường bộ toàn cầu, Quỹ tài trợ FIA, và các cơ quan chuyên môn khác về an toàn đường bộ, cũng như những cơ quan có khả năng tài trợ;
- Các công ty tư vấn cá nhân
- Các tổ chức phi chính phủ trong nước - bao gồm các nhóm an toàn đường bộ và nhóm những người điều khiển xe máy
- Các nhà sản xuất và/hoặc các nhà phân phối xe máy
- Những người lao động chính, cụ thể là các nhân viên sử dụng xe máy trong công việc của họ và sử dụng xe máy để đi làm

2.3.2 Những bên có liên quan ?

Một phân tích về các bên liên quan sẽ đưa ra những lý giải về môi trường xã hội mà ở đó chính sách sẽ được xây dựng và thực hiện. Các chức năng chủ yếu của nó là nhằm xác định tất cả các đối tác có thể, những người có mối quan tâm chung là đưa ra vấn đề sử dụng mũ bảo hiểm, trong đó có cả những người lúc đầu cực lực phản đối việc tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm và bắt buộc đội mũ bảo hiểm trong vùng. Những bên liên quan tiềm năng bao gồm các cơ quan chính phủ, các tổ chức phi chính phủ và các cơ quan bị ảnh hưởng (một cách tích cực hoặc tiêu cực) bởi bộ luật mới hay các tiêu chuẩn, cộng đồng địa phương, các nhóm chính thức hay không chính thức cũng như là các cá nhân (như đại diện công đoàn, nạn nhân bị thương ở vùng đầu do tai nạn xe máy). Các bên liên quan cũng có thể bao gồm nhà sản xuất mũ bảo hiểm là những người có thể bị ảnh hưởng bởi luật mới, những nhà điều chỉnh, ngành công nghiệp và hiệp hội, các nhà xuất nhập khẩu

Chức năng quan trọng thứ hai của việc phân tích là nhằm kiểm tra các việc phân cấp của tất cả các bên liên quan và để hiểu được mối quan hệ giữa họ. Một phân

tích cần thận cũng có thể được thực hiện bởi sự ảnh hưởng, tầm quan trọng và mối quan tâm của tất cả các bên liên quan chính, vì điều này sẽ tạo thuận lợi cho việc thiết kế các cách tiếp cận phù hợp liên quan đến họ. Điều này đặc biệt quan trọng để xác định những người ủng hộ và phản đối, hơn thế nữa để đánh giá đúng các lý do về những vị trí tương ứng của họ để có thể xây dựng một chương trình mang tính thị trường mà làm hài lòng tất cả các đối tác liên quan

Vì vậy với những lời góp ý cần ghi nhớ, những mục tiêu chủ chốt của phân tích các bên liên quan là:

1. Xác định bên liên quan chính, xác định các đặc điểm của họ và kiểm tra mức độ họ bị ảnh hưởng từ chính sách (ví dụ: mối quan tâm cụ thể của họ, các mong muốn có thể về quyền lợi, những thay đổi và những hậu quả có hại)
2. Đánh giá sự ảnh hưởng tiềm năng của họ trong việc xây dựng, chấp thuận và thực hiện một chương trình mũ bảo hiểm
3. Hiểu mối quan hệ giữa các bên liên quan và các mẫu thuẫn về các mối quan tâm khác nhau có thể nảy sinh
4. Đánh giá khả năng của các bên liên quan khác nhau để tham gia xây dựng một chương trình mũ bảo hiểm và khả năng đóng góp của họ vào quá trình này.
5. Quyết định mức độ trách nhiệm của họ trong quá trình để đảm bảo chất lượng tốt nhất có thể và khả năng tồn tại của chương trình, cụ thể như sau:
 - Vai trò tham gia của họ (như cố vấn hay tư vấn hay chỉ như một cộng tác viên)
 - Hình thức tham gia của họ (nghĩa là như thành viên của nhóm làm việc, hay như một nhà cố vấn hay tài trợ)
 - Cách thức tham gia của họ (ví dụ như là tham gia với tư cách cá nhân hay là đại diện của một nhóm)

Một cuộc thảo luận chuyên sâu hơn về thực hiện một phân tích các bên liên quan có thể tìm thấy trong cuốn *Xây dựng chính sách để phòng chống tai nạn thương*

tích và bạo lực: Các hướng dẫn cho nhà hoạch định chính sách và lập kế hoạch
(10)

Chú ý: Bạn mong đợi sự phản đối nào trong việc đặt một kế hoạch mũ bảo hiểm tại vùng dự án?

Lường trước sự phản đối hay cưỡng ép thiết lập một chương trình mũ bảo hiểm là rất hữu ích để ngăn chặn trước những vấn đề nảy sinh. Sự phản đối có thể nảy sinh do:

- Cạnh tranh về các vấn đề ưu tiên giữa các nhà lập chính sách
- Thiếu nguồn tài chính
- Do việc vận động hành lang mạnh mẽ của các nhóm phản đối việc tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm (ví dụ các nhóm sử dụng xe máy)

2.3.3 Đã có luật sử dụng mũ bảo hiểm tại vùng dự án chưa?

Vì những bộ luật đã có từ trước trong vùng, rất quan trọng để biết những luật nào về an toàn đường bộ đang hiện hành và chúng có được tuân thủ một cách đầy đủ không. Kinh nghiệm cho thấy rằng luật an toàn đường bộ nếu thiếu sự tuân thủ đầy đủ thì không thể đạt được hiệu quả mong muốn. Phần nào đó là do người sử dụng đường bộ thường không nhận ra những nguy cơ liên quan và lợi ích cho họ trong việc sử dụng các biện pháp bảo vệ có trong luật. Vì lý do này, họ thường không ủng hộ các luật được thiết kế để nâng cao sự an toàn của bản thân họ khi sử dụng đường bộ.

Một chương trình mũ bảo hiểm có thể yêu cầu cần xây dựng một luật mới hay sửa đổi luật hiện hành. Mặt khác, luật hiện hành có thể đã đáp ứng được với mọi yêu cầu nhưng không được tuân thủ đầy đủ. Hầu hết các nước có một số luật về sử dụng mũ bảo hiểm. Vì vậy việc bắt đầu bằng cách xem xét lại tình trạng hiện nay của các bộ luật là rất hữu ích, được thực hiện theo danh mục dưới đây :

- Những luật nào nói chung đang hiện hành liên quan đến an toàn đường bộ ?

- Có luật cụ thể về sử dụng mũ bảo hiểm không ? Nếu có, luật này được áp dụng trên toàn quốc hay chỉ ở địa phương ? Nó có được cập nhật không ?
- Ai thuộc phạm vi điều chỉnh của luật – ví dụ, đối với những người điều khiển xe máy và hành khách, tất cả các nhóm tuổi ? Có bất kỳ sự miễn áp dụng cụ thể nào không ?
- Luật này có được áp dụng cho tất cả các loại đường bộ không ?
- Luật này có chỉ rõ loại hay tiêu chuẩn của mũ bảo hiểm cần phải đội không ?
- Những hình phạt nào được áp dụng nếu không tuân thủ theo luật ?
- Luật có được tuân thủ không ? nó có được tuân thủ ở mọi nơi và giữa tất cả cá nhóm sử dụng xe máy ?
- Một luật mới được chính phủ chấp thuận một cách chính thức như thế nào ? Cơ cấu tuân thủ là gì ?

2.3.4 Tại nơi nghiên cứu đã có tiêu chuẩn nào về mũ bảo hiểm chưa ?

Việc biết mũ bảo hiểm hiện nay đã đáp ứng được các tiêu chuẩn được phê duyệt hay chưa là rất quan trọng. Những tiêu chuẩn này có thể được đặt ra bởi một nước hay quốc tế (xem Module 3). Mũ bảo hiểm chỉ được bán khi chứng minh được là chúng đáp ứng với các tiêu chuẩn này và kiểm tra mũ bảo hiểm là một quá trình thiết thực để đảm bảo chúng tuân theo các tiêu chuẩn đã được xây dựng. Cần hỏi theo những câu hỏi sau :

- Có một tiêu chuẩn quốc gia hay quốc tế cụ thể nào mà mũ bảo hiểm cần đáp ứng không ?
- Những loại mũ bảo hiểm hiện nay có đáp ứng được các tiêu chuẩn thích hợp không ?

- Các nhà sản xuất mũ bảo hiểm có tuân theo tiêu chuẩn này không ?
- Những người điều khiển xe máy có đội mũ bảo hiểm đáp ứng tiêu chuẩn không ?
- Chi phí của một chiếc mũ bảo hiểm có đáp ứng được các tiêu chuẩn đã được đề xuất không ?

2.3.5 Từ trước đến nay đã có bất cứ chương trình mũ bảo hiểm nào được thực hiện chưa ?

Ở hầu hết các nơi mà tỷ lệ sử dụng xe máy cao, một số phương pháp đã được thực hiện để nâng cao mức độ sử dụng mũ bảo hiểm ở những người sử dụng xe máy. Rất nhiều nước đã có các bộ luật bắt buộc về mũ bảo hiểm và các chiến dịch nâng cao nhận thức của người dân để tăng cường việc sử dụng mũ bảo hiểm. Cần một lần kiểm tra xem liệu những chương trình, luật pháp, và chiến dịch có hiệu quả không và tình hình có được cải thiện không

Trước khi bắt đầu một chương trình mới, việc nhận thức và kiểm tra hiệu quả của các chương trình hiện tại là rất quan trọng cũng như đối với các biện pháp can thiệp sớm hơn. Việc xem xét lại như vậy có thể làm giảm chi phí và có thể đề xuất những cách tốt hơn để thực hiện các biện pháp can thiệp trong tương lai

Danh mục dưới đây có thể hữu ích trong việc tìm ra những chương trình nào đã được thực hiện :

☐ Có bất kỳ chương trình mũ bảo hiểm nào khác đang có tại nơi nghiên cứu trong đất nước của bạn hay nước láng giềng không ?

☐ Những bên liên quan đến những chương trình này là ai ?

☐ Có chương trình sử dụng mũ bảo hiểm nào đã được thực hiện trong quá khứ không ?

☐ Kết quả của các chương trình này là gì ? các kết quả này có sẵn chứ ?

☐ Những trở ngại/ áp lực tới chương trình là gì ? Những bài học thu được ?

Chú ý : Ở tỉnh Punjab, Pakistan, một luật mới về mũ bảo hiểm được tuân thủ nghiêm khắc từ rất sớm ngay sau khi luật được ban hành. Do việc phạt nặng hơn vì không sử dụng mũ bảo hiểm và rất nhiều điểm buộc phải chấp hành được hướng dẫn rõ, nên có nhu cầu về mũ bảo hiểm đột ngột tăng lên. Kho dự trữ của các nhà sản xuất mũ bảo hiểm tại địa phương nhanh chóng bán hết, buộc những người sử dụng xe máy phải mua mũ bảo hiểm nhập khẩu đắt hơn nhiều. Kết quả là ngành công nghiệp mũ bảo hiểm đã bán với giá gấp 2 lần giá thông thường, và công chúng đã chỉ trích chính phủ rất nhiều vì thất bại trong việc kiểm soát giá mũ bảo hiểm. Trường hợp này muốn nhấn mạnh yêu cầu nâng cao nhận thức của người dân trước khi bắt đầu ban hành luật và buộc người dân tuân thủ cũng như tầm quan trọng của việc tư vấn cho các nhà cung cấp về quá trình thay đổi, nhằm đảm bảo cung đáp ứng được cầu

Hộp 2.6 : Luật mũ bảo hiểm ở Kamataka, India

Ở một bang của Kamataka. phía Bắc Ấn độ có khoảng 42 triệu phương tiện được đăng ký, trong đó có 71% là phương tiện xe gắn máy hai bánh. Thủ phủ của bang là Bangalore, có 2 triệu phương tiện đăng ký, trong đó 75% là xe hay bánh. Năm 2004, hơn 6000 trường hợp tử vong và 50 000 thương tích đã được báo cáo từ các vụ tai nạn giao thông đường bộ đường bộ ở Kamataka, trong đó khoảng 40% là người điều khiển và hành khách của xe gắn máy hai bánh. Hơn một phần ba các thương tích được báo cáo là bị thương vào vùng đầu.

Luật quốc gia bắt buộc mũ bảo hiểm đã có trong Luật hoạt động phương tiện mô tô của Ấn độ từ năm 1988. Tuy nhiên, luật này lại chỉ được thực hiện ở từng địa phương. Mặc dù hiệu quả của mũ bảo hiểm đã được chứng minh trong việc bảo vệ người sử dụng tránh những vết thương ở vùng đầu, rất nhiều bang đến nay vẫn chưa áp dụng luật này vào thực tế. Thực vậy, vào năm 1995, do việc vận động hành lang của các nhóm đối lập tại Kamataka đã dẫn tới việc hủy bỏ một bộ luật mũ bảo hiểm hiện hành. Mười năm sau đó, đã có những nỗ lực đáng kể nhằm đưa lại luật sử dụng mũ bảo hiểm, bao gồm những hoạt động sau :

- Tăng cường sự nhận thức về vấn đề. Dữ liệu của nguồn cung cấp từ cảnh sát và bệnh viện đã chỉ ra rằng từ năm 1994 đến năm 2004, hàng năm số lượng tử vong và thương tích đối với người sử dụng xe hai bánh tăng lên một cách đều đặn. Việc tạo những dữ liệu như vậy luôn sẵn có một cách công khai là rất quan trọng trong việc thúc giục cần phải có những thay đổi trong luật
- Tăng cường sự nhận thức về các bằng chứng. Các bằng chứng trên toàn thế giới về hiệu quả của mũ bảo hiểm được công bố trong một báo cáo được tuyên truyền một cách rộng rãi trong các cơ quan của chính phủ. Bản báo cáo chỉ ra rằng một luật bắt buộc về mũ bảo hiểm, được thực hiện một cách đúng đắn, sẽ làm giảm tử vong và thương tích đối với người sử dụng xe gắn máy hai bánh
- Các bác sĩ tham gia vận động, tuyên truyền. Rất nhiều các chuyên gia y tế tại địa phương đã công khai tán thành luật sử dụng mũ bảo hiểm.
- Tuyên truyền thông tin. Các phương tiện truyền thông là phương tiện phổ biến thông tin, nêu bật lên thực trạng an toàn đường bộ trong bang và ảnh hưởng của tai nạn giao thông đường bộ đường bộ đối với cuộc sống của con người
- Đưa ra những hướng dẫn về luật. Tòa án tối cao của Karnataka đã thông báo cho chính quyền bang về yêu cầu cần tăng cường các biện pháp an toàn đường bộ, trích dẫn các dữ liệu nghiên cứu khoa học trong việc hỗ trợ luật bắt buộc về mũ bảo hiểm. Năm 2002, Tòa án tối cao yêu cầu chính quyền bang phải tái ban hành luật về mũ bảo hiểm
- Sử dụng tòa án luật pháp. Các nhà hoạt động về môi trường và an toàn đường bộ đã sử dụng các trường hợp được xử tại tòa để chất vấn một cách công khai việc thiếu vắng các phương pháp an toàn đường bộ, bao gồm cả việc thiếu bộ luật về mũ bảo hiểm
- Cải chính những hiểu sai lầm. Các cuộc thảo luận công khai trên phương tiện truyền thông đã cố gắng cải chính những quan niệm sai lầm về mũ bảo hiểm.

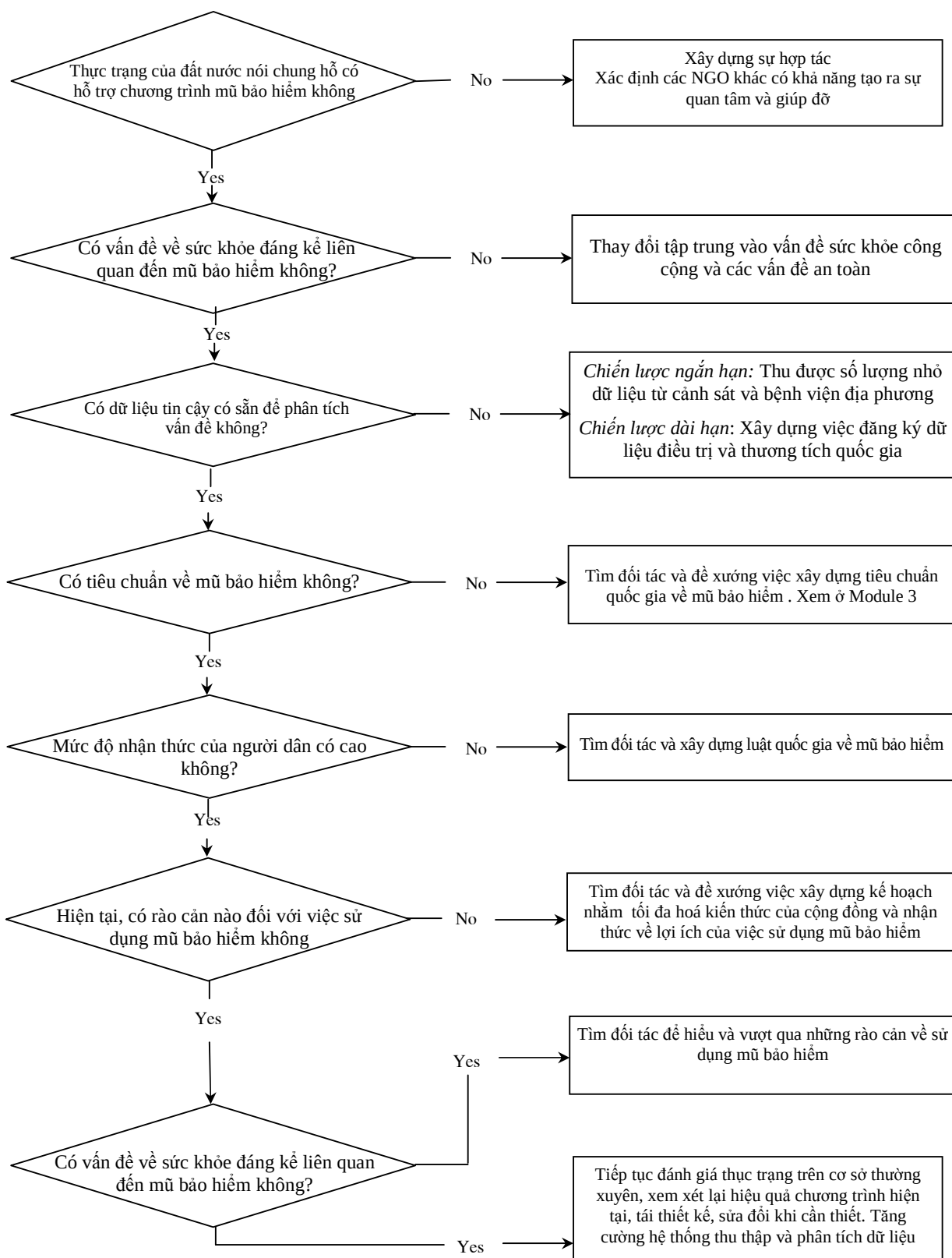
Ví dụ, người ta thường tin rằng mũ bảo hiểm không cần thiết khi đi ở tốc độ chậm hay chỉ đi trong một quãng đường ngắn, và rằng người điều khiển đội mũ bảo hiểm sẽ trở nên lơ là hơn và mũ bảo hiểm có thể gây ra các thương tích ở cổ

- Tiến tới việc xây dựng luật. Với tỷ lệ tai nạn nguy hiểm đến tính mạng của những người sử dụng các phương tiện hai bánh tiếp tục tăng lên, các nhà hoạch định chính sách bắt đầu xem xét một chiến lược của việc xây dựng luật mũ bảo hiểm và việc tuân thủ luật này hơn là chỉ tin tưởng vào việc giáo dục cộng đồng

Hiệu quả kết hợp của những nỗ lực này là một hoạt động phối hợp để giải quyết vấn đề không sử dụng mũ bảo hiểm, nâng cao nhận thức của cộng đồng về an toàn đường bộ và cụ thể là về việc sử dụng mũ bảo hiểm. Kết quả là, năm 2004 chính phủ đã đề nghị tái ban hành luật về mũ bảo hiểm và đặt một khoảng thời gian là 45 ngày cho người dân tham gia ý kiến

Những hướng dẫn được xây dựng nhằm đảm bảo việc thực hiện luật một cách thuận lợi cũng như các cơ chế để đánh giá các ảnh hưởng của nó. Các kết quả tích cực đã xuất hiện một cách nhanh chóng. Trong vòng một vài ngày tái ban hành luật và thông báo trên các phương tiện truyền thông, tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm tăng lên từ chỉ 5% đến 30%. Rất quan trọng đối với chính phủ để đảm bảo rằng việc tuân thủ luật bao gồm cả việc thực hiện và không có sự phản đối

Hình 2.1: Sử dụng đánh giá thực trạng để lựa chọn các hoạt động



2.3.6 Sử dụng đánh giá thực trạng để lựa chọn các hoạt động ưu tiên

Sau khi đánh giá thực trạng, quá trình tiến hành lựa chọn các hoạt động ưu tiên có thể bắt đầu. Biểu đồ tiến trình ở hình 2.1 đã chứng minh phòng chống tai nạn thương tích và an toàn đường bộ đã được nhìn nhận là vấn đề sức khỏe chủ yếu và các vấn đề phát triển cần đến sự ủng hộ về mặt chính trị. Ở rất nhiều nước, đây sẽ không phải là vấn đề. Ở những nơi này, cần tạo ra một mạng lưới các nhóm chủ chốt với cùng một mối quan tâm chung về an toàn đường bộ và yêu cầu cơ bản về sử dụng mũ bảo hiểm. Nghiên cứu đã cho thấy rằng khi nhiều nhóm tham gia tăng cường an toàn đường bộ và chia sẻ trách nhiệm một cách thành công thì hiệu quả bao giờ cũng lớn hơn rất nhiều (13,14)

Tổng kết

- Trước khi thiết kế và thực hiện chương trình sử dụng mũ bảo hiểm, cần phải thực hiện việc đánh giá thực trạng. Hỏi một số câu hỏi được liệt kê trong module này có thể giúp xác định được các vấn đề cụ thể về sử dụng mũ bảo hiểm tại đất nước, tạo nên một cuộc thảo luận mạnh mẽ trong việc ủng hộ chương trình sử dụng mũ bảo hiểm, và cung cấp các chỉ số mà sau đó có thể được sử dụng để thẩm định mức độ thành công của dự án
- Quy mô của vấn đề không sử dụng mũ bảo hiểm cần phải được đánh giá. Điều này liên quan đến việc thu thập số liệu về tai nạn đường bộ và các vết thương ở đầu, cũng như tỷ lệ đội mũ bảo hiểm và lý do tại sao mọi người không đội mũ bảo hiểm. Thông tin này có thể được sử dụng như một thông tin cơ sở và để xác định các yêu cầu chính của chương trình, Một số thông tin này cũng có thể sử dụng trong việc đánh giá dự án
- Cần thực hiện một phân tích về những gì đã có sẵn tại nơi dự án về sử dụng mũ bảo hiểm. Điều này liên quan đến việc kiểm tra ai là người chịu trách nhiệm về an toàn đường bộ ở đất nước hay vùng đó, các nguồn cung cấp tài chính có sẵn cho các chương trình sử dụng mũ bảo hiểm, công cụ luật pháp đã có sẵn, cho dù một tiêu chuẩn mũ bảo hiểm đã được xác định hay không, và các chương trình khác đã có sẵn tại vùng dự án hay đã được thực hiện tại vùng hay đất nước này.

Tài liệu tham khảo :

1. Holder Y et al (eds). *Injury surveillance guidelines*. Geneva. World Health Organization, 2001
(www.who.int/violence_injury_prevention/publications/surveillance/surveillance_guidelines/en/index.html.accessed 4 July 2006)
2. Chadbunchachai W. Suphanchaimat W. *Principle, strategies and outcome in Traffic injury Prevention and Control Project in Khon Kaen*. (Report). Khon Kaen Hospital, 1997
3. Pitayarangsarit S. *Policy choices for the prevention of road traffic injuries in Thailand*. (Report). Bangkok, Thai National Health Foundation Organisation, 2006
4. Kehinde O, Olasinde A, Oginni L. Safety device utilisation among motorcycle crash victims in southwest Nigeria : a hospital-based study of two teaching hospitals (abstract). Presented at the 8th Worth Conference on Injury Prevention and Safety Promotion, Durban, South Africa, 2-5 April 2006
5. Liberatti CLB et. Al. Helmet use by motorcyclists injured in traffic accidents in Londrina southern Brazil. *Pan American Journal of Public Health*, 2003, 13 :33-38
6. *Guidelines for conducting community surveys on injury and violence*. Sethi D et al (eds). Geneva, World Health Organization, 2004
7. *Traffic Safety Facts: Motorcycle helmet use laws*. Washington D.C. National Highway Traffic Safety Administration. DOT HS 809 908.2004
(www.nhtsa.dot.gov/people/injury/pedbimot/motocycle/motocyclehelmet2005.pdf accessed 27 March 2006)
8. Hendric D, et al Child and family safety device affordabiliry by country income level: a comparison of 18 countries, *Injury Prevention*, 2004, 10:338-343

9. *Students get free helmet.* Viet Nam News, 22 April 2006
(<http://vietnamnews.vn/vnanet.vn/showarticle.php?num-c4SOC260406>.accessed 4 July 2006)
10. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R (eds). *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy - maker and planners.* Geneva, World Health Organization, 2006
11. Tahir Z. *Helmet prices soar as law comes into force.* The Dawn Group of Newspapers I (Lahore, Parkistan).2 March 2005
(www.dawn.com/2005/03/02/local20.htm, accessed 17 March 2006)
12. Gurutai G. *Head injuries and helmet in Karnataka: Toward helmet legislation and enforcement in Karnataka.* Bangalore. National Institute of Mental Health & Neuro Sciences, 2005
13. Lonero L et al. *Road safety as a social construct.* Ottawa, Northport Associates, 2002 (Transport Canada Report No. 8080-00-1112)
14. Tingvall C. The Zero Vision In: Van Holst H. Nygren A. Thord R, eds. *Proceeding of the First International Conference: Transportation, traffic safety and health: the new mobility. Gothenburg, Sweden, 1995.* Berlin, Springer-Verlag, 25-57

3

**Thiết kế và thực hiện
chương trình vận động
đội mũ bảo hiểm**

Thiết kế và thực hiện chương trình vận động đội mũ bảo hiểm

3.1 Xây dựng một nhóm làm việc	84
3.1.1 Những ai sẽ tham gia vào nhóm làm việc?	84
3.1.2 Phân công nhiệm vụ cho từng thành viên trong nhóm làm việc.....	87
3.2. Làm thế nào để chuẩn bị cho kế hoạch hành động:	88
3.2.1 Xác định mục tiêu của chương trình.....	89
3.2.2 Xác định các chỉ tiêu	91
3.2.3 Xây dựng các chỉ số quá trình	95
3.2.4 Quyết định các hoạt động.....	97
3.2.5. Xây dựng khung thời gian	99
3.2.6. Dự đoán các nguồn lực cần thiết	99
3.2.7 Xây dựng một cơ chế giám sát	102
3.2.8 Đảm bảo tính duy trì của chương trình	104
3.3 Làm thế nào để hoàn thiện và thi hành luật sử dụng mũ bảo hiểm.....	106
3.3.1 Hoàn thiện bộ luật	106
3.3.2 Giới thiệu và thi hành luật	109
3.4 Làm thế nào để xây dựng và thực hiện tiêu chuẩn mũ bảo hiểm	115
3.4.1 Áp dụng tiêu chuẩn	115
3.4.2 Những cân nhắc chủ yếu trước khi đặt ra tiêu chuẩn	118
3.4.3 Chi tiết kỹ thuật chung đối với mũ bảo hiểm.....	120
3.5. Làm cách nào để tăng cường sự chấp hành luật pháp.	123
3.5.1. Biện pháp vận động tự nguyện sử dụng mũ bảo hiểm	124
3.5.2. Các biện pháp ép buộc thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm	127
3.6. Huy động cộng đồng tham gia như thế nào	133
3.6.1. Lựa chọn một cơ quan thực hiện chiến dịch.	133
3.6.2. Mục tiêu của chiến dịch.	134
3.6.3. Thay đổi kiến thức và thái độ của người dân về việc sử dụng mũ bảo hiểm.....	135
3.6.4. Làm việc với hệ thống truyền thông	135
3.6.5. Tạo nên thông điệp của chiến dịch.	137
3.6.6. Thiết lập lịch trình của chiến dịch	138
3.6.7. Tiến hành và đánh giá chiến dịch.	139
3.7. Giáo dục những người trẻ tuổi.....	141
3.8. Đảm bảo cứu hộ y tế thích hợp.	143
Tổng kết	147
Tài liệu tham khảo	149

Mô-đun trước đã mô tả cách đánh giá hiện trạng sử dụng mũ bảo hiểm ở mỗi quốc gia. Chương này sẽ mô tả cách xây dựng và triển khai chương trình dựa trên thông tin nhằm tăng cường việc sử dụng mũ bảo hiểm. Nó không chỉ cung cấp những thông tin về kĩ thuật mà còn cả thông tin cần thiết về thực hành để quản lý, triển khai tốt một chương trình như trên.

Mô-đun này gồm có 8 phần, và cần hết sức lưu ý rằng mô-đun này không chỉ nhằm mô tả các phần theo trình tự mà, chẳng hạn như, ở những bước đầu thì chủ yếu là mô tả việc xây dựng một nhóm làm việc và kế hoạch hành động, thì ở những bước tiếp theo (ví dụ từ 3.3- 3.8) lại đề cập đến hoàn cảnh, nguồn lực sẵn có, và bối cảnh mà sẽ ảnh hưởng đến tiến trình triển khai chương trình đội mũ bảo hiểm.

Các phần gồm có:

- **3.1 Cách xây dựng một nhóm làm việc:** Đây là bước cần thiết để đảm bảo sự điều phối chung của cả chương trình, với những đầu vào từ các nhóm và cá nhân chủ chốt.
- **3.2 Cách lập một kế hoạch hành động:** Dựa trên kết quả đánh giá được thực hiện ở Mô-đun 2, phần này hướng dẫn cách lập mục tiêu, xác định chỉ tiêu, quyết định về các hoạt động để đạt các chỉ tiêu đó, cũng như ước lượng ngân sách cho việc lập kế hoạch, và định ra cơ chế của việc theo dõi và đánh giá. Phần này cũng đáp ứng được nhu cầu về đảm bảo tính bền vững của chương trình.
- **3.3 Cách xây dựng và thi hành luật đội mũ bảo hiểm:** Phần này trình bày cách phổ biến và điều chỉnh luật hiện hành. Quá trình này sẽ bao gồm các hoạt động liên quan chẳng hạn như tăng cường sự chấp thuận của cộng đồng về sự cần thiết của luật đội mũ bảo hiểm, hay là việc thiết kế được những phương thức thực tiễn để tăng cường việc chấp hành luật.
- **3.4 Cách thiết kế và xác định tiêu chuẩn về đội mũ bảo hiểm:** Một chương trình mũ bảo hiểm cũng cần phải quan tâm xem những chiếc mũ bảo hiểm có chất lượng tốt hay không. Phần này đề cập đến một số vấn đề cần quan tâm về xây dựng và nâng cao các tiêu chuẩn về đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy.
- **3.5 Tăng cường sự chấp hành luật:** Việc chấp hành luật là rất cần thiết để đảm bảo rằng các điều luật đã có hiệu quả, và thực hiện các tiêu chuẩn đưa ra. Trong phần này sẽ mô tả những cách xử trí kể cả bắt buộc cũng như tình nguyện nhằm tăng cường sự chấp hành, phác thảo ra những nhóm hay cá nhân có thể tham gia, và những cản trở có thể gặp phải.
- **3.6 Làm thế nào để có được sự tham gia của cộng đồng:** trong phần này sẽ mô tả cách thực hiện một chiến dịch truyền thông tốt để giúp cho sự thành công của chương trình đội mũ bảo hiểm. Nó bao gồm việc xây dựng các mục tiêu của chiến dịch truyền thông và cách định rõ đối tượng đích, làm việc với để các phương tiện truyền thông để truyền tải các thông

điệp về sử dụng mũ bảo hiểm, và cách đánh giá chiến dịch truyền thông như thế nào.

- **3.7 Giáo dục những người trẻ tuổi:** Giáo dục là một yếu tố rất quan trọng trong quá trình tiến hành can thiệp nhằm tăng cường việc sử dụng mũ bảo hiểm. Các phương pháp giảng dạy chỉ tập trung vào giảng thực tế tỏ ra không thực sự thành công. Cùng với cách giảng dạy chính khoá ở trường học, thì phương pháp giảng dạy theo nhóm đồng đẳng với nhau cũng mang lại hiệu quả cao.
- **3.8 Đảm bảo cứu hộ y tế phù hợp:** Trong khi lập kế hoạch cho chương trình đội mũ bảo hiểm cần phải xem xét đến khả năng đáp ứng đối với những vụ va chạm hay tai nạn xe máy. Cũng có nghĩa là nên xem xét đến khả năng cung cấp những sơ cấp cứu ban đầu, và những chăm sóc ban đầu cũng như các hệ thống chăm sóc chấn thương. Các nhà lập kế hoạch cần xem xét các dịch vụ phục hồi chức năng hiện có để cung cấp khi có tai nạn xe máy xảy ra.

3.1 Xây dựng một nhóm làm việc

Một nhóm làm việc cần được xây dựng để giám sát và điều hành chương trình hành động, bao gồm việc xây dựng pháp chế, các tiêu chuẩn, việc chấp hành, và thúc đẩy chương trình. Nhóm này sẽ hoạt động theo sự hướng dẫn của cơ quan chính phủ chủ trì chịu trách nhiệm về giám sát an toàn giao thông đường bộ đường bộ, cũng sẽ có trách nhiệm trong việc thiết kế chương trình, và có thẩm quyền thực hiện các khuyến nghị. Do đó nhóm hoạt động phải đảm bảo rằng cơ quan chủ trì có các nguồn lực để thực hiện chương trình, cho dù nhiệm vụ này có thể đã nằm trong các mục tiêu của chương trình.

3.1.1 Những ai sẽ tham gia vào nhóm làm việc?

Đánh giá tổng thể về hiện trạng trong một quốc gia (Mô-đun 2) bao gồm các bước để thực hiện một phân tích về các bên liên quan chỉ rõ ai sẽ là người thích hợp nhất - từ các cơ quan chính phủ cho đến các tổ chức khác - để tham gia vào chương trình đội mũ bảo hiểm an toàn. Đặc biệt, cần phải phát hiện những nhà chính trị có thể tham gia và những phương thức tốt nhất để huy động các hỗ trợ tài chính và sự hỗ trợ của cộng đồng, cũng như là những người có trình độ chuyên môn phù hợp.

Nhóm làm việc này sẽ được lựa chọn dựa trên khả năng chuyên môn và kinh nghiệm của mỗi người, bao gồm:

- Các thành viên của cơ quan chính phủ chủ trì;
- Các đại diện từ các cơ quan chính phủ/ nhà nước liên quan như ngành y tế, giao thông đường bộ, công an, ngành giáo dục, và hành pháp;
- Các nhà chuyên môn y tế công cộng, và phòng chống chấn thương;
- Các cán bộ chuyên môn y tế (Khung 3.1)
- Các nhà nghiên cứu độc lập;

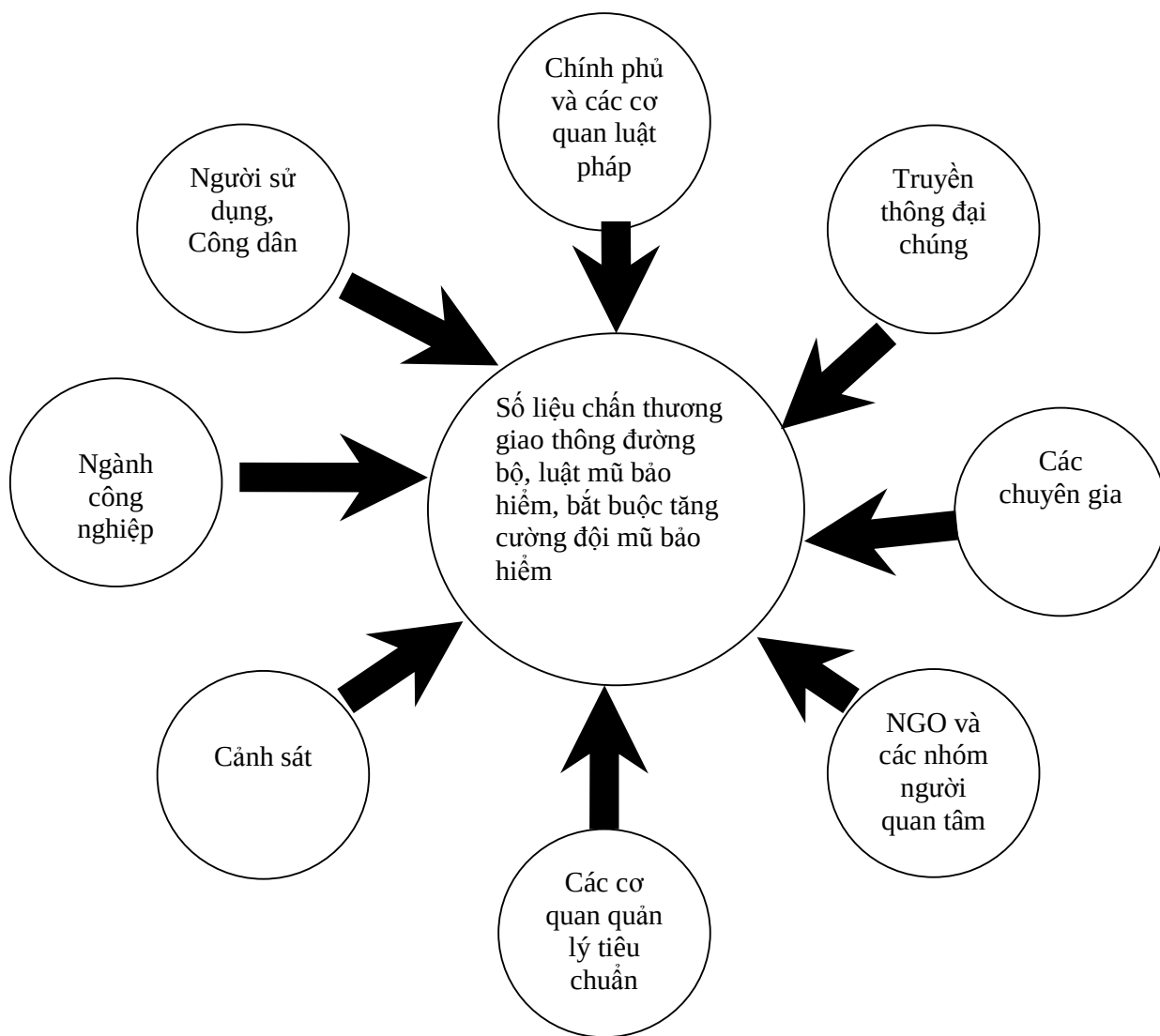
- Các tổ chức phi chính phủ, những nạn nhân của các vụ tai nạn giao thông đường bộ đường bộ;
- Thành viên của hiệp hội xe đạp xe máy
- Các nhà sản xuất mũ bảo hiểm và xe máy;
- Các kỹ sư và các chuyên gia;
- Đồng đạo các lãnh đạo và các nhà quản lý của các hãng xe máy lớn.

Hình 3.1 minh họa một danh sách những đối tác tiềm năng trong kế hoạch hành động chương trình đội mũ bảo hiểm. Từng đối tác sẽ quan tâm đến đầu ra của chương trình và họ có thể giúp xây dựng, triển khai, và đánh giá kế hoạch hành động. Có nhiều đối tác sẽ sẵn sàng tham gia vào việc thực hiện an toàn đường bộ do đó họ có thể đã có kiến thức ít nhất là về một số vấn đề xung quanh mũ bảo hiểm, và đội mũ bảo hiểm.

Lý tưởng nhất, nhóm làm việc sẽ bao gồm những người có thể đóng vai trò chủ chốt trong chương trình đội mũ bảo hiểm. Vị thế của họ cũng cần phải được hiểu rõ để giúp cho chương trình sẽ tránh được những trở ngại, khó khăn, và đạt được sự chấp nhận rộng rãi của các ban ngành trong xã hội.

Để làm việc tốt, một nhóm làm việc liên ngành sẽ phải có các quy trình được xây dựng tốt và một kế hoạch làm việc rõ ràng kéo dài cho đến hoạt động cuối cùng. Trao đổi thông tin tốt giữa các thành viên trong nhóm là hết sức quan trọng. Về mặt này, nên cây thnhf viên nào đó trong nhóm làm việc chịu trách nhiệm phổ biến thông tin cho các thành viên.

Hình 3.1. Những người tham gia trong chương trình mũ bảo hiểm



Khung 3.1: Vai trò của các bác sĩ phẫu thuật đối với các luật về đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy

Bác sĩ phẫu thuật chăm sóc người bị chấn thương có trách nhiệm sau:

- Có kiến thức về gánh nặng bệnh tật và tử vong liên quan đến tai nạn do người điều khiển phương tiện không đội mũ bảo hiểm;
- Giúp xóa bỏ những tranh cãi, trên khía cạnh y tế, phản đối luật đội mũ bảo hiểm phổ cập;
- Tổ chức chiến dịch đề luật về đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông đường bộ được thông qua và thi hành;
- Nói với các nhà hoạch định chính sách về hiệu quả của việc khích lệ bằng tài chính ở những nơi mà luật về đội mũ bảo hiểm được thông qua. Ở các

nước có thu nhập thấp thì còn cần cả những hỗ trợ về giao thông đường bộ;

- Thu thập thông tin/ số liệu và công bố về việc giảm tử vong, thương tật, và những chi phí y tế ở khu vực mà luật về đội mũ bảo hiểm đã được thông qua;

Trường Đại học phẫu thuật Mỹ (American College of Surgeon) hỗ trợ tích cực cho việc ban hành và duy trì những luật lệ phổ quát về đội mũ bảo hiểm. Các thông tin chi tiết có thể tìm thấy trong website: www.facs.org/fellows_info/statements/st-35.html.

3.1.2 Phân công nhiệm vụ cho từng thành viên trong nhóm làm việc

Tất cả các chương trình đội mũ bảo hiểm được tổ chức tốt đều có những nhiệm vụ nhất định, chúng hình thành từ khi chương trình được thành lập - Khái niệm hoá và sự khởi đầu, sự hoạt động, sự điều phối, và nhiệm vụ vận động hành lang. Những người được giao cụ thể những nhiệm vụ ntheerdduwowcj mô tả ở đây vì họ có những vai trò đặc biệt. Đôi khi một người hay một cơ quan có thể đảm nhiệm được nhiều nhiệm vụ.

Người khởi xướng:

Một người hay một cơ quan bắt đầu tiến hành một hoạt động không cần phải làm theo cách mà những người khác/cơ quan khác đã làm. Tuy nhiên, họ phải điều chỉnh hoạt động của họ để đảm bảo rằng chương trình được thực hiện theo hướng có hiệu quả. Sự nhiệt tình của họ được coi như là lợi ích cho chương trình.

Người điều hành:

Họ là những người chịu trách nhiệm về chuyên môn trong việc thực hiện nhiều khía cạnh của chương trình. Thông thường họ là những nhà lãnh đạo của các cơ quan chủ trì hay liên quan khác- ví dụ như Bộ giao thông đường bộ vận tải, Bộ tư pháp, và Ngành công an, họ phải được tham gia đầy đủ. Do đó, họ sẽ đảm nhiệm thêm một số công việc của chương trình đội mũ bảo hiểm. Có thể việc đào tạo và có một số nguồn lực khác nữa cũng rất cần thiết.

Người điều hành cần phải cởi mở để tiếp nhận thông tin của mọi người tham gia vào chương trình. Họ không nên chán nản hay tùy tiện với những người không có chuyên môn. Và các nhà chuyên môn được khuyến khích vào vị trí này.

Người điều phối:

Người này sẽ chịu trách nhiệm tổng thể trong quá trình triển khai, và họ đóng vai trò chủ chốt trong sự thành công của chương trình. Điều phối viên, được trả lương hay không được trả lương, cần được định rõ trách nhiệm của mình, đó là giám sát nhóm hoạt động, theo dõi tiến độ, và đảm bảo rằng tất cả đều tham gia

kể cả người khởi xướng, người điều hành, và luôn được cung cấp thông tin. Người điều phối có đầy đủ thẩm quyền trong việc thực hiện các nhiệm vụ, cũng như các nguồn lực hay hỗ trợ cần thiết để triển khai các công việc. Vì thế, vị trí này nên giao cho người mà công việc của họ hiện tại cũng tương tự như vậy. Chẳng hạn như người phụ trách chuyên môn trong Bộ giao thông đường bộ vận tải, Trưởng công an giao thông đường bộ, hay là một quan chức cao cấp của bộ y tế.

Người vận động hành lang:

Người vận động hành lang là người đấu tranh cho sự thành công của việc sử dụng mũ bảo hiểm. Đó sẽ là người hay một số người có ảnh hưởng, với kỹ năng giao tiếp tốt, là một người nổi tiếng và được kính trọng. Người vận động và người điều phối có thể có những nhiệm vụ và đặc trưng chung, trong một số trường hợp thì họ có thể là một. Những người xuất sắc là những người đã từng bị tác động - thường là một cách bất lợi vì đã không sử dụng mũ bảo hiểm - thì cũng thường có khả năng vận động hành lang tốt.

3.2. Làm thế nào để chuẩn bị một kế hoạch hành động:

Trước khi một chương trình vận động mũ bảo hiểm toàn diện được tiến hành, một kế hoạch phải được xây dựng. Kế hoạch này phải mô tả được chiến lược rõ ràng để đạt được mục tiêu của chương trình. Kế hoạch này dựa trên các số liệu, đã mô tả ở Mô-đun 2. Kế hoạch sẽ xác định ra những vấn đề, đề cập đến mục tiêu, lựa chọn các giải pháp nổi bật để tiếp cận mục tiêu, mô tả chi tiết các hoạt động, và cụ thể hóa thời gian. Dựa trên kế hoạch, một bản đề cương dự án chính thức sẽ được xây dựng. Bản đề cương này sẽ cụ thể hóa toàn bộ chu trình dự án, những hoạt động nào sẽ được tiến hành trong mỗi giai đoạn cũng như là những yêu cầu cụ thể về tài chính cần thiết cho chương trình. Nhóm làm việc cần phải quản lý quá trình này.

Hình 3.2 chỉ ra các bước gồm có trong xây dựng kế hoạch hành động (bước 3) và các bước này khớp với quá trình khác được mô tả trong cuốn sách/tài liệu này như thế nào. Những bước này có thể được tiến hành lần lượt hay là đồng thời tùy thuộc vào tình hình thực tế. Trong thực tế, một vài hoạt động có thể được tiến hành đồng thời rất tốt trong cùng một thời gian. Ví dụ như hoạt động đánh giá hiện trạng (mô tả trong Mô-đun 2) được tiến hành đồng thời một cách thường xuyên đã làm tăng nhận thức của cộng đồng và thu hút mối quan tâm chính trị. Đây chính là một trong những mục tiêu được mô tả trong kế hoạch hành động. Thông tin về một cuộc thảo luận sâu hơn về việc xây dựng kế hoạch hành động cho chính sách quốc gia sẽ có ở trong cuốn “*Xây dựng chính sách phòng chống chấn thương và bạo lực: Sách hướng dẫn cho nhà hoạch định chính sách và lập kế hoạch*” (2)

3.2.1 Xác định mục tiêu của chương trình

Bất kỳ một chương trình vận động đội mũ bảo hiểm nên có những mục tiêu cụ thể, đo lường được, có khả năng đạt được và mang tính khả thi. Những mục tiêu này được xây dựng bằng việc phân tích số liệu được thu thập từ cuộc đánh giá hiện trạng. Những thông tin này phải được nhóm làm việc phân tích để phát hiện vấn đề sẽ được đề cập ở trong chương trình

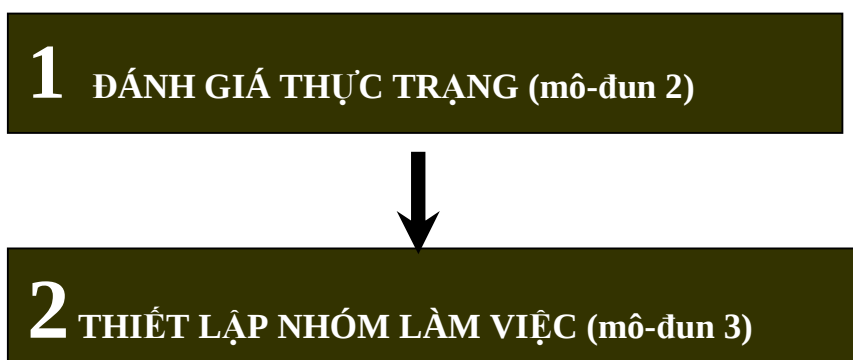
Khi cân nhắc các giải pháp thích hợp để giải quyết vấn đề, nhóm làm việc nên thực hiện một “cách tiếp cận hệ thống”. Điều đó có nghĩa là một người cân nhắc tìm hiểu hệ thống một cách tổng thể và nhận ra chỗ nào có khả năng can thiệp được (3). Vì vậy các giải pháp có khả năng bao gồm các yếu tố đề cập đến người sử dụng, chẳng hạn như giáo dục, cũng như là bắt buộc thực hiện luật và các quy định, thiết kế và xác định các tiêu chuẩn cho mũ bảo hiểm. Những yếu tố này được kết hợp trong một thời gian.

Nhìn chung, mục tiêu sẽ bao gồm một hoặc nhiều mục tiêu sau:

- Nâng cao nhận thức của cộng đồng về an toàn giao thông đường bộ, đặc biệt việc sử dụng mũ bảo hiểm;
- Nâng cao tỷ lệ người đi xe máy đội mũ bảo hiểm
- Nâng cao chất lượng mũ bảo hiểm
- Giảm tỷ lệ chấn thương sọ não, và tử vong do tai nạn xe máy

Chú thích ảnh: Một kế hoạch hành động có thể xây dựng theo cấp độ vùng hoặc quốc gia. Ảnh trên chỉ ra chiến lược an toàn giao thông đường bộ trong vùng của Ngân hàng phát triển châu Á

Hình 3.2 Các bước trong chương trình: Từ đánh giá ban đầu đến đánh giá sau chương trình





3. XÂY DỰNG KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG (mô-đun 3)

- Xây dựng mục tiêu
- Xây dựng các chỉ tiêu
- Xây dựng các chỉ số
- Lựa chọn các hoạt động
- Dự tính các nguồn lực
- Xây dựng cơ tính theo dõi và đánh giá



4. XÂY DỰNG VÀ THỰC HIỆN CÁC HOẠT ĐỘNG CÁ NHÂN (mô-đun 3)



5. ĐÁNH GIÁ (mô-đun 4)



Sử dụng kết quả đánh giá thực trạng để xây dựng mục tiêu chương trình

Ở miền bắc Thái Lan, người ta tiến hành một phân tích hiện trạng vào cuối thập niên chín mươi cho thấy việc gia tăng những chấn thương sọ não và tử vong do va chạm và tai nạn xe máy. Xe máy đóng góp 40 % vào số ca tai nạn, và dưới 10 % số người đi xe máy đội mũ bảo hiểm. Những người không đội mũ bảo hiểm chủ yếu là những người lần đầu tiên có xe máy hay thuộc nhóm dân tộc thiểu số. Phân tích cũng chỉ ra rằng những người này thiếu nhận thức về nguy cơ khi đi xe không đội mũ bảo hiểm. Hơn nữa, mũ bảo hiểm không sẵn có ở vùng này, do những người kinh doanh mũ bảo hiểm không nhìn thấy thị trường cho chúng.

Các giải pháp được đưa ra sau phân tích này là:

- Về khía cạnh *luật pháp*: Bắt buộc đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông đường bộ;
- Về khía cạnh *thi hành luật*: Thi hành tại miền bắc Thái Lan
- Về khía cạnh *giáo dục*:

- Thông báo cho mọi người về những nguy cơ của chấn thương sọ não đối với người đi xe máy;
- Giới thiệu về lợi ích của việc đội mũ bảo hiểm trong phòng chống chấn thương ở đầu;
- Khuyến khích họ sử dụng mũ bảo hiểm
- Giới thiệu cho mọi người về việc chấp hành luật, và mức xử phạt nếu vi phạm.

3.2.2 Xác định các chỉ tiêu

Khi lên kế hoạch cụ thể, thì các mục tiêu chung cũng cần phải được cụ thể hoá. Chẳng hạn như, mục tiêu là tăng tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm có thể được viết lại thành “tăng tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm lên số lượng cụ thể, trong thời gian bao lâu”. Thông thường mục tiêu phải đo lường được, và có giới hạn thời gian. Điều này được thể hiện bằng các *chỉ tiêu*, ví dụ, phần trăm giảm đi (hay tăng lên) sau một thời gian cụ thể. Xây dựng được các chỉ tiêu sẽ làm cho chương trình an toàn giao thông đường bộ đường bộ mang tính thực tế hơn, sử dụng có hiệu quả nguồn vốn công cộng và các nguồn lực khác, làm tăng uy tín của những người thực hiện chương trình (4,5).

Xây dựng các chỉ tiêu đòi hỏi việc sử dụng các số liệu ban đầu về tai nạn và chấn thương để thiết lập được *những mục tiêu đo lường được*. Ví dụ, một hoạt động nhằm vào việc tăng 30% số sử dụng mũ bảo hiểm, hay giảm 50% số chấn thương sọ não sau một thời gian cụ thể. Những sáng kiến an toàn giao thông đường bộ đường bộ khác đã rút ra kinh nghiệm rằng các chỉ tiêu cần thể hiện được mong muốn, và có thể thực hiện được trong một thời gian dài (6). Một khung thời gian lâu hơn cũng cho phép chương trình được thực hiện theo từng bước một. Chương trình Hyderabad ở Ấn Độ là ở Khung 3.2 là một ví dụ, mô tả chương trình đã giảm được số chấn thương sọ não như thế nào sau ba giai đoạn. Mỗi giai đoạn được xây dựng dựa trên kết quả của giai đoạn trước.

Tại các nước có thu nhập thấp và trung bình thì những số liệu phù hợp không thể sẵn có, trong trường hợp này thì cần phải xây dựng một mục tiêu mô tả.

Bảng 3.1 là ví dụ về các giai đoạn có thể của một chương trình đội mũ bảo hiểm mang tính lý thuyết, có các mục tiêu thực tế và có thể đạt được.

Khung 3.2: Thành công của chương trình đội mũ bảo hiểm ở Hyderabad, Ấn Độ

Thành phố Hyderabad, của bang Andhra Pradesh nằm ở phía nam Ấn Độ, có 1,25 triệu người đi xe máy, và có 250 km đường bộ. Những người đi xe máy tại

đây đã hai lần thành công trong việc thuyết phục chính quyền không triển khai luật qui định đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy. Vào tháng 9 năm 2004, một sáng kiến mới đã được phát động, đó là xây dựng một đạo luật mới về đội mũ bảo hiểm mà trước đó tổ chức một chiến dịch mạnh mẽ rộng khắp trong cộng đồng.

Chiến dịch này gồm có ba giai đoạn. Giai đoạn đầu tập trung vào tăng cường nhận thức về an toàn giao thông đường bộ đường bộ. Tất cả các rạp chiếu phim tại Hyderabad khi đó đều trình chiếu 3 đoạn phim ngắn về an toàn khi đi xe máy trước khi chiếu bộ phim chính thức. Những người đi xe máy được giới thiệu về luật mới, và có 8 tuần để mua mũ bảo hiểm trước khi thi hành nghiêm ngặt luật mới này. Họ cũng được cảnh báo về sự nguy hiểm của những chiếc mũ bảo hiểm không đạt tiêu chuẩn.

Giai đoạn 2 tập trung vào việc đảm bảo có đủ mũ bảo hiểm cho ngày bắt đầu thi hành luật. Nó đòi hỏi phải thuyết phục được các nhà sản xuất mũ bảo hiểm cùng tham gia tổ chức một chương trình “hội chợ” về mũ bảo hiểm. Tại đó các bán mũ bảo hiểm của tất cả các hang được bày bán. Bất kỳ một mũ bảo hiểm kém chất lượng nào được tìm thấy sẽ bị tịch thu, và người bán hàng sẽ bị truy tố.

Cũng vào thời gian đó, các phương tiện thông tin đại chúng đã thông báo rằng một khi luật mới được thi hành thì người không đội mũ bảo hiểm sẽ không chỉ bị phạt 50 Rs (Ru-pi) - (1,10 đô la Mỹ) mà còn phải tham dự một khoá tư vấn bắt buộc, và người đó sẽ phải mang mũ bảo hiểm đến các buổi tư vấn.

Các sự kiện khác bao gồm các cuộc tranh luận, các cuộc hội thảo chuyên đề, thi vẽ tranh và diễu hành. Các tài liệu về an toàn giao thông đường bộ đường bộ được phân phát rộng khắp. Đến ngày thi hành luật, thì chiến dịch này cũng được đẩy mạnh. Những người nổi tiếng được mời nói về an toàn giao thông đường bộ đường bộ trên các phương tiện thông tin đại chúng. Một diễn viên hài nổi tiếng đã tham gia vào chương trình này vì con trai của anh ta đã bị chết trong một vụ tai nạn do không đội mũ xe máy.

Ở giai đoạn 3 của chiến dịch chủ yếu nhằm việc đảm bảo sự chấp hành nghiêm chỉnh luật. Đến ngày thi hành luật mới thì các nhân viên cảnh sát sẽ chặn đường những người điều khiển xe máy không đội mũ bảo hiểm, tịch thu bằng lái xe và giấy đăng ký xe máy, sau đó sẽ triệu tập họ tham dự một buổi tư vấn được sắp xếp vào một ngày sau đó.

Những buổi tư vấn gồm có những bộ phim về an toàn giao thông đường bộ đường bộ và tầm quan trọng của việc đội mũ bảo hiểm. Sau khi chiếu phim xong những người tham gia này sẽ phải trả lời một bộ câu hỏi về nội dung mà họ vừa được xem. Sau đó họ sẽ được yêu cho thấy mũ bảo hiểm họ mới mua kèm với cầm tờ giấy triệu tập, họ chỉ được nhận lại bằng lái xe và giấy tờ xe máy sau khi đã hoàn thành các phần trên. Sự bất tiện khi phải tham gia buổi tư vấn kéo dài

hai giờ tỏ ra có hiệu quả hơn so với việc phạt một khoản tiền do vi phạm. Và nhu cầu mua mũ bảo hiểm đã tăng. Tại hội chợ mũ bảo hiểm, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có thể mua được những chiếc mũ với giá cạnh tranh, nhiều kiểu dáng, và màu sắc. Chính quyền Andhra Pradesh đã không đánh thuế đối với những chiếc mũ được bán ra trước ngày bắt đầu thi hành luật.

Những kết quả bước đầu đạt được khá ấn tượng. Tỷ lệ người đội mũ bảo hiểm đã tăng từ 10% vào ngày đầu tiên thi hành luật mới, và tăng gần 70% sau 6 tuần, và 6 tháng sau khi luật này có hiệu lực thì có khoảng 200.000 người đi xe máy đã được tư vấn do không chấp hành luật.

Chú thích ảnh: Một chiến dịch vận động cộng đồng là cầu phần đầu tiên của chiến dịch vận động đội mũ bảo hiểm xe máy của Hyderabad

Bảng 3.1: Ví dụ về mục tiêu mang tính thực tiễn và có khả năng đạt được

CÁC GIAI ĐOẠN CỦA CHƯƠNG TRÌNH

	Giai đoạn 1 Giới thiệu ban đầu về mũ bảo hiểm/lượt thực hiện đội mũ bảo hiểm	Giai đoạn 2 Tăng số người sử dụng mũ bảo hiểm lên một nấc mới	Giai đoạn 3 Đẩy mạnh và duy trì việc sử dụng mũ bảo hiểm
Tình trạng	Dưới 10% người tham gia giao thông đường bộ đội mũ bảo hiểm	30%-40% người tham gia giao thông đường bộ đội mũ bảo hiểm	60%-70% người tham gia giao thông đường bộ đội mũ bảo hiểm
Những vấn đề chính được phát hiện	Nhận thức kém về việc đội mũ bảo hiểm và phần lớn người dân chống đối lại	Sự chấp hành luật giảm xuống (chẳng hạn như do việc ngừng phổ biến những thông điệp khích lệ thực hiện luật	Giảm việc chấp hành
	Mũ bảo hiểm với giá chấp nhận được không được sử dụng rộng rãi	Không còn bắt buộc đội mũ bảo hiểm	Các nguồn lực đề bắt buộc thực hiện luật được chuyển sang các vấn đề giao thông đường bộ khác
	Chất lượng mũ bảo hiểm kém	Sử dụng mũ bảo hiểm không đạt yêu cầu (chẳng hạn như sử dụng mũ bảo hiểm không có dây cài)	Luật bắt buộc bị huỷ bỏ
	Việc bắt buộc thi hành luật còn yếu		
Mục tiêu chung và mục tiêu cụ thể	Tăng tỷ lệ người tham gia giao thông đường bộ sử dụng mũ bảo hiểm lên 30% - 40%	Tăng tỷ lệ người sử dụng mũ bảo hiểm lên 60%-70%	Tăng tỷ lệ người sử dụng mũ bao hiểm lên hơn 90%
	Tăng số lượng mũ bảo hiểm được bán với một cách đáng kể	Tăng tỷ lệ người chấp nhận việc đội mũ bảo hiểm lên 80%-90%	Lại chiến dịch bắt buộc thực hiện đội mũ bảo hiểm
	Đẩy mạnh việc bắt buộc thực hiện đội mũ bảo hiểm đối với những nhóm đặc biệt đi xe máy	Tăng tỷ lệ số mũ bảo hiểm trên thị trường đạt tiêu chuẩn lên 80%-90%	Thu được thái độ tích cực của người dân đối với việc đội mũ bảo hiểm
	Giảm số chấn thương sọ não của những người đi xe máy. Số chấn thương này có thể theo dõi qua sổ sách của bệnh viện	Giảm số chết do chấn thương sọ não xuống một mức cụ thể	Gần như tất cả đội mũ bảo hiểm đúng cách Hầu hết mũ bảo hiểm đạt tiêu chuẩn Giảm số chấn thương sọ não và tử vong xuống một mức cụ thể
Khoảng thời gian có thể cho từng giai đoạn	Từ 4-5 năm	2-3 năm	Tùy theo tình huống 6 tháng đến 1 năm

3.2.3 Xây dựng các chỉ số quá trình

Khi nhóm làm việc đã xây dựng được các chỉ tiêu, thì cũng cần thống nhất về các chỉ số quá trình để đo lường được tiến độ của dự án dựa theo chỉ tiêu đã đặt ra. Các chỉ số quá trình là những biện pháp chỉ ra sự thay đổi và những tiến bộ trong các mặt cần quan tâm, chẳng hạn như:

- Nhận thức về đội mũ bảo hiểm
- Việc chấp hành việc đội mũ bảo hiểm
- Số trường hợp bị chấn thương sọ não, số ca tử vong do chấn thương đó

Để có thể chỉ ra được sự thay đổi và những tiến bộ, những số liệu này cần phải được so sánh với các số liệu ban đầu.

Các chỉ số quá trình điển hình gồm có:

- Số mũ bảo hiểm bán ra hàng năm ;
- Tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm (chẳng hạn tỉ lệ đội mũ bảo hiểm trên tổng số người đi xe máy, hay trên 100.000 dân);
- Số chấn thương/ tử vong hàng năm do tai nạn hay va chạm khi tham gia giao thông đường bộ đường bộ;
- Tỉ lệ tử vong do chấn thương sọ não trên toàn bộ các chấn thương được ghi chép tại bệnh viện (lưu ý rằng chỉ số này có thể bị ảnh hưởng bởi các chấn thương sọ não có các nguyên nhân khác như ngã, súng đạn, và các loại tai nạn giao thông đường bộ khác)
- Thực thi áp dụng luật đội mũ bảo hiểm của ngành công an;
- Nhận thức của cộng đồng về đội mũ bảo hiểm;
- Quan niệm của cộng đồng về đội mũ bảo hiểm.

Các tiêu chuẩn đo lường xa hơn có thể được xây dựng, đặc biệt cho mục đích theo dõi dự án. Các chỉ số mới này không sẵn có, mặc dầu việc xây dựng nó không khó khăn. Nó bao gồm:

- Việc sử dụng đúng mũ bảo hiểm trong phạm vi dự án này;
- Sự sẵn có và khả năng chi trả cho mũ bảo hiểm đạt tiêu chuẩn quốc gia;
- Năng lực ngành công an;
- Sự thường xuyên của các chiến dịch nâng cao nhận thức cộng đồng.

Mỗi chỉ số tương ứng với một chỉ tiêu cụ thể. Chỉ tiêu thường có tính định lượng nhưng trong vài trường hợp nó là định tính. Nhưng trong bất cứ trường hợp nào chỉ tiêu cũng phải cụ thể. Bảng 3.2 cung cấp một ví dụ về xây dựng chỉ tiêu cho một chương trình đội mũ bảo hiểm giả định

Bảng 3.2 . Ví dụ về các chỉ số quá trình với những chỉ tiêu mang tính khả thi

Mục tiêu	Chỉ số quá trình	Giá trị ban đầu của các chỉ số	Giá trị mong đợi của các chỉ số
Nâng cao nhận thức về việc đội mũ bảo hiểm	- Tần số của các chiến dịch vận động cộng đồng đội mũ bảo hiểm - Bán mũ bảo hiểm - Thái độ của cộng đồng về việc sử dụng mũ bảo hiểm	- 0/ tháng - 200/tháng - Nhìn chung là phản đối	- 4/tháng - 1.500/tháng - Nhìn chung là chấp nhận
Tăng số người sử dụng mũ bảo hiểm	- Số cửa hàng bán mũ bảo hiểm - Số mũ bảo hiểm được bán - Tỷ lệ người sử dụng mũ bảo hiểm	- 10 - 200/tháng - <10%	- 50 - 1.500/tháng - 30%
Giảm số chấn thương sọ não và tử vong	- Số chấn thương đầu của những người đi xe máy tại các bệnh viện trung ương - Số người chết do tai nạn xe máy	- 10/ngày - 250/năm	- 8/ngày - Những chỉ tiêu mang tính khả thi cần phải được cố định



UNESCAP định nghĩa mục đích an toàn giao thông đường bộ:

Bản dự thảo mục đích an toàn giao thông đường bộ được xây dựng bởi Ủy ban Kinh tế xã hội các nước châu Á và khu vực Thái Bình Dương (United Nations Economic and Social Commission for Asian and the Pacific (UNESCAP), bao

gồm các mục đích và chỉ tiêu cụ thể cho việc sử dụng mũ bảo hiểm của vùng, cũng như là các chỉ số có thể đo lường được mục đích có đạt được hay không

Mục đích: tạo ra việc đội mũ bảo hiểm như một tiêu chuẩn nhằm mục đích giảm 1/3 tỷ lệ tử vong do tai nạn xe máy

Các chỉ số:

- Số người chết /số xe máy
- Tỷ lệ phần trăm sử dụng mũ bảo hiểm

3.2.4 Quyết định các hoạt động

Sau khi cụ thể hoá các chỉ số và chỉ tiêu, nhóm làm việc sẽ quyết định và lên kế hoạch hành động. Đối với bất kỳ một chương trình giảm thiểu chấn thương do tai nạn giao thông đường bộ nào thì cách tiếp cận phải bao gồm nhiều ngành. Ngành nào tham gia vào hoạt động nào cần phải được chỉ rõ.

Các hoạt động được chia thành các mục lớn là giáo dục, luật pháp, và sự thi hành luật. Giáo dục luôn được đặt lên trước sự thi hành luật. Sự thi hành luật chỉ khả thi ở những nơi đã có cơ sở cho việc thi hành luật (ví dụ, những nơi đã có luật và có khả năng cho việc thi hành luật) và ở đó cộng đồng đã được thông báo.

Bảng 3.3 dưới đây là một ví dụ các hoạt động được tiến hành theo các giai đoạn của một chương trình đội mũ bảo hiểm.

Bảng 3.3: Các hoạt động điển hình ở các giai đoạn khác nhau của chương trình đội mũ bảo hiểm

CÁC GIAI ĐOẠN CỦA CHƯƠNG TRÌNH			
	Những hướng dẫn ban đầu về sử dụng mũ bảo hiểm	Tăng mức sử dụng mũ bảo hiểm	Tăng tỉ lệ sử dụng hơn nữa và duy trì
Mục tiêu	Tăng tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm từ dưới 10% lên 30-40%	Tăng tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm từ 30-40% lên 60-70%	Tăng tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm từ 60-70% lên đến hơn 90%
Giáo dục	Chiến dịch mạnh mẽ nâng cao	Thông báo rộng rãi về việc thi hành	Thúc đẩy việc sử dụng mũ

	nhận thức của cộng đồng về tai nạn và các chấn thương sọ não - Chiến dịch nâng cao nhận thức của cộng đồng về lợi ích của việc đội mũ bảo hiểm - Phổ biến luật và phạt tiền đối với những người vi phạm - Các chiến dịch giáo dục tại trường học - Nhằm vào nhóm đối tượng dễ chấp nhận sử dụng mũ bảo hiểm nhất - Tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm ở nhóm các cơ quan/ tổ chức	luật - Giáo dục ở nhà trường từ những năm học đầu tiên - Tập trung vào những người đang sử dụng mũ bảo hiểm để giúp họ tiếp tục duy trì - Tập trung vào những nhóm không chấp nhận đội mũ bảo hiểm - Thúc đẩy việc đội mũ bảo hiểm như là một xu hướng thời trang	bảo hiểm bằng cách phối hợp với các chương trình thể thao và thời trang - Sử dụng các mô hình mẫu - Sử dụng phương pháp giáo dục nhóm đồng đẳng - Tăng cường giáo dục trong trường học
Luật pháp	- Xây dựng và chỉnh sửa luật đội mũ bảo hiểm phù hợp cho người đi xe máy, xe đạp - Thông qua luật qua các kênh pháp lý phù hợp		
Sự thi hành	Ra quyết định về hình thức/ mức xử phạt, và quá trình	Tăng cường việc chấp hành luật, kết hợp việc đội	Thắt chặt hơn nữa việc chấp hành luật

thực hiện xử phạt	mũ bảo hiểm
• Tăng cường năng lực của công an • Tập huấn công an/ cảnh sát • Xây dựng khu vực cho triển khai sự thi hành luật ban đầu	với các những yêu cầu về giao thông đường bộ khác như bằng lái xe, hay quan sát giới hạn tốc độ

3.2.5. Xây dựng khung thời gian

Một chương trình hành động tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm bao gồm cả: “các bước chuẩn bị”: luật pháp, tiêu chuẩn và đề cương phác thảo và các “bước tiến hành” để đảm bảo cho sự thi hành luật pháp và các quy định bằng việc khuyến khích và bắt buộc. Khung thời gian cho mỗi bước nên được cân nhắc kĩ càng khi lên kế hoạch cho dự án

Khung thời gian sẽ phụ thuộc vào các hoạt động đã được thống nhất. Chẳng hạn như, nếu luật pháp được xây dựng và thực hiện, thì những điều luật mới này có thể được quyết định thực hiện một cách bắt buộc theo giai đoạn dần từng bước tại các khu vực địa lý khác nhau (xem mục 3.3.2). Tuy nhiên, rõ ràng là toàn bộ khung thời gian phải được thống nhất ngay từ giai đoạn đầu của quá trình lập kế hoạch bởi vì điều này có thể bị ảnh hưởng bởi các nguồn lực.

3.2.6. Dự tính các nguồn lực cần thiết

Một chương trình vận động đội mũ bảo hiểm không thể tiến hành được nếu như không có đủ các nguồn lực tài chính và nguồn lực con người. Bởi vậy, là một cấu phần trong thiết kế chương trình, việc thực hiện theo các bước sau là hết sức quan trọng;

- Những nhu cầu cần thiết của nguồn lực con người, bao gồm cả đào tạo tập huấn, nên được dự tính

- Các chi phí cho việc thực hiện chương trình phải được chia nhỏ theo các cấu phần và các hoạt động đã được quyết định
- Các nguồn lực trong nước và quốc tế cần phải được xác định. Lý tưởng nhất là các bộ ngành sẽ tham gia vào quá trình thực hiện chương trình nên điều chỉnh ngân sách của họ để mang lại những hoạt động mới. Nhóm làm việc cũng có thể bảo đảm các nguồn trợ giúp tài chính từ các nhà tài trợ

Sai lầm trong việc đặt toàn bộ nguồn lực cần thiết cho việc thực hiện các hoạt động trong quá trình lên kế hoạch có thể làm hỏng thành công của chương trình trong tương lai. Vì vậy việc nhóm làm việc phải thực tế trong việc dự tính các khả năng có thể tìm được nguồn vốn cho chương trình là hết sức cần thiết.

Phác thảo xong các hoạt động cụ thể của chương trình, giờ đây nhóm làm việc có thể tính chi phí cho mỗi hoạt động, sau đó lập dự toán dựa trên các bảng báo giá của các nhà cung cấp hoặc chi phí cho những hoạt động tương tự vừa mới được tiến hành

Khi lập dự toán, các hoạt động sau nên được tiến hành;

- Dự tính các quỹ có sẵn trong suốt quá trình thực hiện dự án;
- Nếu cần thiết phải đảm bảo cho các hoạt động ưu tiên nhận được đủ nguồn lực tài chính thì phải xác định các ưu tiên với các hoạt động thực hiện theo từng giai đoạn
- Thảo luận với các cơ quan chính phủ khác, các tổ chức phi lợi nhuận và các công ty tư nhân về các dự án tương tự như dự án vận động đội mũ bảo hiểm đã được tiến hành và các chi phí cho các dự án đó.
- Dự tính các chi phí quản lý hành chính và vận hành cho việc thực hiện thực hiện chương trình
- Dự tính chi phí giám sát và đánh giá
- Lên kế hoạch cho việc cho báo cáo tài chính thường xuyên theo các giai đoạn

Có hai phương pháp cho việc tính toán chi phí cho chương trình:

- *Chi phí tổng thể:* Chi phí này bao gồm chi phí cho mỗi hoạt động, cộng thêm việc phân bổ các nguồn lực con người và trang thiết bị sử dụng trong chương trình. Ví dụ như, nếu cảnh sát giao thông đường bộ có ô tô tuần tra trên đường cao tốc để bắt buộc người dân đội mũ bảo hiểm, phần chi phí dành cho ô tô của cảnh sát cần phải được cho vào trong chương trình.
- *Chi phí biên:* Chi phí này bao gồm chi phí trực tiếp dành cho việc thực hiện chương trình, bao gồm cả việc mua bán những trang thiết bị mới



Hiệu quả chi phí cho việc xây dựng luật đội mũ bảo hiểm:

Số liệu của Trung Quốc cho thấy hiệu quả chi phí và lợi ích kinh tế của việc người đi xe đạp và xe máy đội mũ bảo hiểm bao gồm:

- Luật quy định cho người đi xe máy đội mũ bảo hiểm và các chi phí để bắt buộc việc thực hiện luật này được ước tính khoảng 437\$ cho mỗi năm sống bị mất do tàn tật (DAILY)
- Đối với luật quy định cho người đi xe đạp đội mũ bảo hiểm việc bắt buộc thực hiện luật này, thì hiệu quả chi phí cho việc thực hiện từ 0% đến 100% sẽ là 107\$ cho mỗi năm sống bị mất do tàn tật (DAILY)

Tổn thất của chấn thương và tử vong do giao thông đường bộ ở các nước đang phát triển được ước tính là 65 tỉ đô la Mỹ mỗi năm (3). Một chương trình vận động đội mũ bảo hiểm hiệu quả sẽ làm giảm đáng kể chấn thương sọ não nghiêm trọng và tử vong và có thể tạo ra được sự ảnh hưởng lớn đến nền kinh tế. Vì vậy việc chính phủ xây dựng chương trình vận động đội mũ bảo hiểm và đầu tư cho nó là hết sức cần thiết. Bảng 3.4 đưa ra những khuyến nghị về cách thức để làm được điều đó.

Bảng 3.4: Những phương án có thể để tạo ra nguồn tài chính cho chiến dịch vận động đội mũ bảo hiểm

Nguồn tài chính	Phương pháp cấp kinh phí
- Tái đầu tư	Một vài khoản tiền từ tiền phạt đối với việc không chấp hành luật đội mũ bảo hiểm có thể tái đầu tư cho nguồn tiền chính để hỗ trợ cho việc giáo dục cộng đồng và tập huấn cho cảnh sát để họ thi hành luật. Tương tự như vậy, các nguồn tiền từ thuế xăng dầu, cấp bằng lái xe và các phí đăng kí khác có thể dành riêng cho các mục đích đặc biệt khác liên quan chương trình vận động đội mũ bảo hiểm
- Những người đỡ đầu	Các tổ hợp công ty thường xuyên đỡ đầu cho các hoạt động mà họ thấy được là có ích lớn đối với cộng đồng, và họ có thể tài trợ cho chương trình vận động đội mũ bảo hiểm hoặc một số cấu phần trong chương trình. Các công ty tham gia vào quá trình sản xuất xe máy, mũ bảo hiểm hoặc các công ty bán bảo hiểm có thể thu lợi được từ việc là người tài trợ chính cho chương trình vận động đội mũ bảo hiểm
- Các tổ chức tài trợ	Các cơ quan tài trợ phát triển và các tổ chức từ thiện khác là những nguồn có thể tài trợ cho chương trình vận động đội mũ bảo hiểm. Tương tự như vậy, các tổ chức trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ và cơ quan giáo dục có thể cung cấp tài chính hoặc tư vấn chuyên môn kỹ thuật



Ai là người chi trả? Đầu tư cho chương trình vận động đội mũ bảo hiểm

Chính phủ và các nhà hoạch định chính sách phải nhận ra rằng một chương trình vận động mũ bảo hiểm đòi hỏi một sự đầu tư lớn, nhưng sẽ có thể có được lợi ích kinh tế lớn từ sự đầu tư này và cả toàn bộ xã hội sẽ được hưởng lợi ích thông qua việc giảm chi phí điều trị. Các phân tích về lợi ích chi phí cho thấy đầu tư cho một chương trình vận động đội mũ bảo hiểm thì phải tốn tiền nhưng có thể mang lại ý nghĩa chính trị lớn trong việc phát động đội mũ bảo hiểm. Nếu như những nghiên cứu không được tiến hành ở một quốc gia nào đó, thì việc dựa vào số liệu hay các ví dụ khác từ những nước tương tự và kết hợp phân tích lợi ích chi phí với đánh giá kế hoạch của chương trình là việc cần thiết (Xem Mô-đun 4)

3.2.7 Xây dựng một cơ chế giám sát

Giám sát chương trình bao gồm sự kiểm tra chặt chẽ các chỉ số đánh giá để đảm bảo cho chương trình hướng tới mục đích đã đề ra. Giám sát có thể là:

- *Liên tục*, với cơ quan chủ trì trong nhóm làm việc theo dõi tổng thể chương trình khi có những vấn đề xảy ra;
- *Định kì*, với các hoạt động được đánh giá vào cuối mỗi giai đoạn thực hiện chương trình

Bảng 3.5 đưa ra ví dụ về những gì có thể giám sát có thể giám sát được trong suốt một chương trình vận động đội mũ bảo hiểm và những hoạt động có thể tiến hành nếu như các chỉ số cho thấy các hoạt động của chương trình đang không đi đúng mục tiêu. Sau đây là những điều hết sức quan trọng:

- Xác định các nguồn lực dành cho nhiệm vụ này: nguồn lực con người cũng như tài chính nên được phân bổ ngay khi bắt đầu quá trình để đảm bảo cho việc giám sát và đánh giá được tiến hành vào những thời điểm hợp lý và các kết quả được phổ biến rộng rãi.
- Xác định cơ chế giám sát: Đề xuất những người có trách nhiệm giám sát tiến độ, và lúc nào thì tiến độ cần được báo cáo và báo cáo cho ai. Và nếu cần thiết thì làm thế nào để sớm thúc đẩy việc thực hiện. Một cơ chế phản hồi nên được

xây dựng để đảm bảo cho việc kiểm tra chương trình một cách thường xuyên nếu như cần tăng cường tính chính xác và thích hợp.

- Đánh giá định kì chương trình để xác định hiệu quả của nó. Những phương pháp đánh giá được thảo luận chi tiết hơn trong Mô-đun 4.

Phần này đã mô tả các bước tiến hành từ đánh giá thực trạng (Mô-đun 2) đến xây dựng kế hoạch hành động cho chương trình mũ bảo hiểm. Những phần tiếp theo sẽ đi chi tiết hơn vào những cấu phần đặc biệt của chương trình vận động đội mũ bảo hiểm mà một người có thể tham gia vào quá trình lập kế hoạch hành động. Tuy nhiên đầu tiên Hình 3.3 sẽ vạch ra những hoạt động có thể có của chương trình hành động.

Bảng 3.5: Xác định các chỉ số và các hoạt động của quá trình giám sát

Bảng 1

Các hoạt động	Các chỉ số giám sát	Các hoạt động được tiến hành nếu như quá trình giám sát cho thấy các hoạt động không đạt được các chỉ tiêu đề ra
Nâng cao nhận thức của cộng đồng về luật đội mũ bảo hiểm	- Số lượng và tần suất các lần truyền thông trên phương tiện thông tin đại chúng - Số lượng phản hồi từ các đối tượng đích của truyền thông	- Nâng cao tính thuyết phục của các câu chuyện và thông điệp truyền thông
Tăng cường khả năng thi hành luật của cảnh sát	- Tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm - Phạm vi của những vùng bắt buộc đội mũ bảo hiểm - Tỷ lệ cảnh sát giao thông đường bộ/số người đi xe máy	- Tăng số lượng cảnh sát giao thông đường bộ - Thay đổi khu vực bắt buộc đội mũ bảo hiểm - Tăng cường hệ thống xử phạt và thu phạt
Thiết kế chiến dịch nâng cao nhận thức của cộng đồng về an toàn giao thông đường bộ và sử dụng mũ bảo hiểm	- Cấp độ nhận thức về an toàn giao thông đường bộ - Cấp độ nhận thức về ích lợi của việc đội mũ bảo hiểm - Cấp độ kiến thức về	- Xác định đối tượng mục tiêu - Xác định các thông điệp - Đánh giá các phương tiện truyền thông thông điệp và thay đổi nếu cần

luật đội mũ bảo hiểm và sự bắt buộc của họ	thiết
- Cấp độ kiến thức về các tiêu chuẩn của mũ bảo hiểm	
- Các thay đổi hành vi quan sát được (hoặc tự báo cáo)	

3.2.8 Đảm bảo tính duy trì của chương trình

Tính bền vững của chương trình vận đội mũ bảo hiểm là rất cần thiết để đảm bảo cho bất kì lợi ích từ chương trình được tiếp tục duy trì. Vì vậy khi lập kế hoạch hành động, việc dự đoán các yêu cầu tài chính cần thiết trong thời gian dài hạn và khả năng thúc đẩy của bất kì cấu phần truyền thông nào của chương trình vận động đội mũ bảo hiểm là hết sức cần thiết. Vì vậy, ví dụ như tăng cường thúc đẩy sự thực hiện luật đội mũ bảo hiểm là mục tiêu dự án, thì khả năng thúc đẩy được tiến hành sau khi tiến hành chiến dịch ngắn hạn phải được cân nhắc, và chiến lược thúc đẩy phải bền vững - với quỹ tài chính phải được phân bổ hàng năm để hỗ trợ cho các khả năng hoạt động của cảnh sát giao thông đường bộ. Những gì đạt được cần phải được duy trì với những chương trình trong tương lai nhằm mục tiêu nâng sự chấp hành lên một nấc mới.

Duy trì thành công một chương trình cũng có yêu cầu các cấu phần của chương trình phải được đánh giá và xác định xem những gì đã có hiệu quả và những gì chưa có hiệu quả (xem Mô-đun 4). Những kết quả đánh giá nên được phản hồi lại trong thiết kế và tiến hành những hoạt động trong tương lai.

Hình 3.3: Tổng quát về thiết kế một chương trình hành động



Có
Nhưng chưa hiệu quả

Chưa

Có

Có

Chưa

Có

Có

Chưa

Chưa

Có

Có

Chưa

Có

3.3 Làm thế nào để xây dựng và thi hành luật sử dụng mũ bảo hiểm

Mục đích chính của bộ luật này là làm cho việc sử dụng mũ bảo hiểm trở nên phổ biến. Tuy vậy, quá trình hoàn thiện bộ luật cũng sẽ giúp cho các hoạt động khác, ví dụ như các vấn đề thực tiễn xung quanh việc thi hành bộ luật này. Thêm vào đó, quá trình này nên tăng thêm sự đồng thuận của người dân trong nhu cầu về luật sử dụng mũ bảo hiểm.

3.3.1 Xây dựng bộ luật

Trong hầu hết các trường hợp, luật bắt buộc đội mũ bảo hiểm còn bao gồm cả việc thêm một điều khoản vào một bộ luật đã có sẵn - như là một phần của chính sách y tế hoặc luật giao thông đường bộ. Tuy nhiên, đôi khi ban hành một văn bản luật mới sẽ rất cần thiết.

Có rất nhiều bước cần thiết để tiến hành phác thảo việc ban hành luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm. Cụ thể là cần phải có việc đánh giá việc ban hành luật hiện thời (xem Mô-đun 2). Và nếu việc ban hành này phải được thanh lọc, người ta cần phải khẳng định được là những cơ quan có trách nhiệm sẽ thi hành bộ luật này hiệu quả (xem Hình 3.4)

Trong việc hoàn thiện bộ luật này, bản kê sau đây sẽ là một chỉ dẫn tốt:

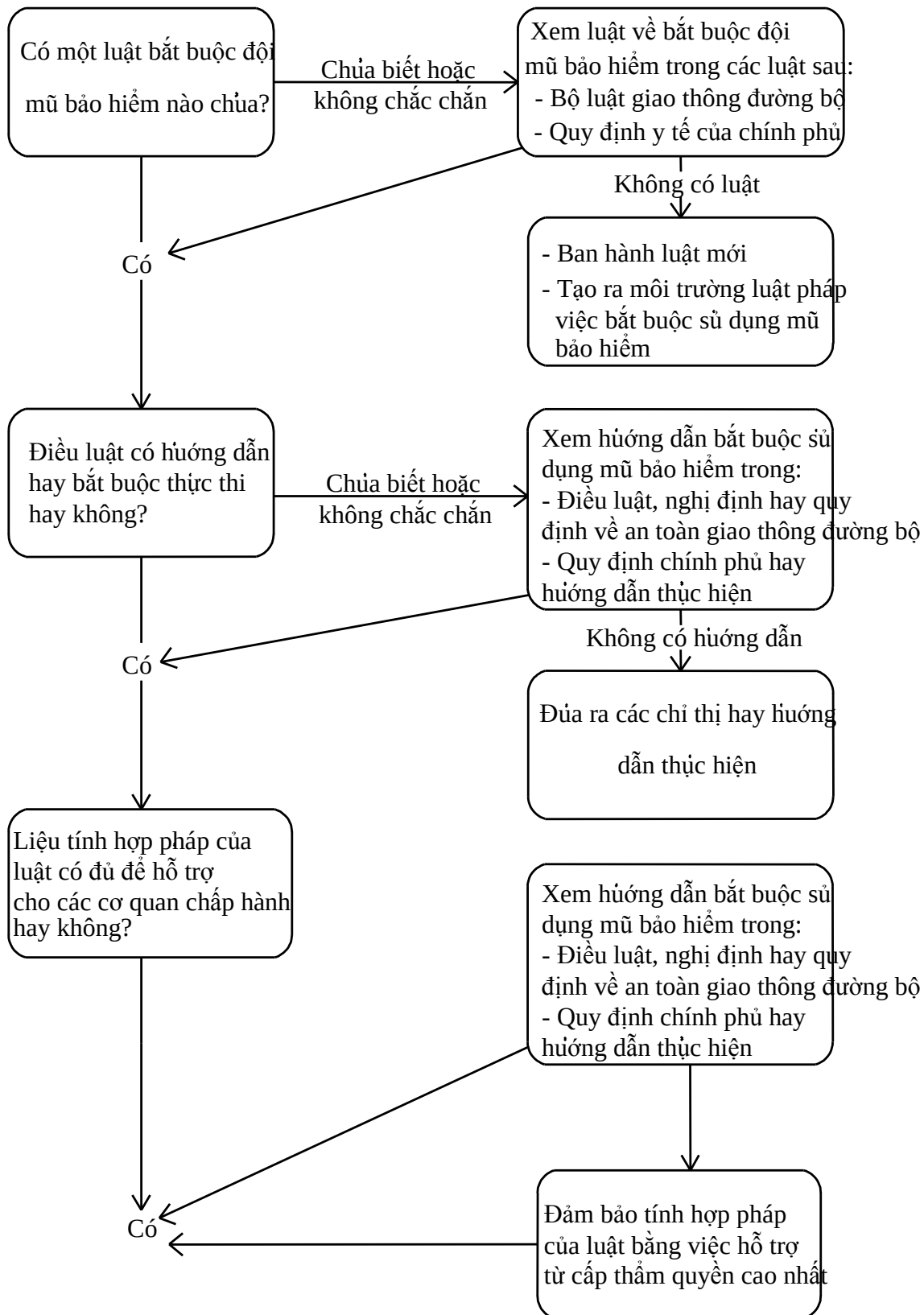
- Đánh giá tình hình pháp lý để xác định phạm vi của bộ luật hiện tại, nếu có (Mô-đun 2)
- Quyết định liệu bộ luật mới có cần thiết được thảo ra hay sẽ được tồn tại trong một bộ luật được sửa đổi.
- Quyết định phạm vi ban hành luật.
- Xác định các ban ngành chính phủ sẽ liên quan nhiều nhất đến việc thi hành bộ luật.
- Bảo đảm các cơ quan chính phủ sẽ có thẩm quyền thi hành và tăng cường việc thi hành bộ luật này.

Khi tình hình pháp lý hiện thời của việc ban hành luật được đánh giá thì mục đích chính của việc phổ biến bộ luật nên được xác định. Những điều này cũng sẽ bao gồm một trong những bước sau:

- Nêu lên việc còn thiếu bộ luật

- Củng cố luật hiện hành
- Đưa ra sự hướng dẫn chi tiết hơn và giúp đỡ để thi hành luật
- Tăng thêm tính hợp pháp của bộ luật để những nhà chức trách có trách nhiệm thực thi bộ luật hiệu quả.

Hầu hết các nước có mức thu nhập cao đều ban hành luật bắt buộc đội mũ bảo hiểm. Ở một số nước, mỗi bang hoặc tỉnh đều có đặc quyền quyết định ban hành luật này, ví dụ ở Mỹ và Ấn Độ. Luật này được ban hành phải phù hợp với điều kiện từng nước. Tuy vậy, việc xem xét ví dụ từ những nước khác có thể sẽ hữu ích như là một xuất phát điểm. Bảng 3.6 cung cấp những ví dụ của 1 văn bản dựa trên thực tế từ việc ban hành luật này ở một số nước.



Hình 3.4: Xác định tính hợp pháp

3.3.2 Giới thiệu và thi hành luật

Mức độ phức tạp mà liên quan đến việc thông qua bộ luật thì lại phụ thuộc vào tình hình pháp lý. Để có hiệu quả cao nhất, việc ban hành bộ luật này cần có sự ủng hộ rất lớn từ các cơ quan có thẩm quyền cấp cao nhất của chính phủ, bằng cách các cơ quan này gửi thông điệp đến xã hội rằng việc sử dụng mũ bảo hiểm và an toàn giao thông đường bộ là những vấn đề mang tính quốc gia quan trọng.

Để đảm bảo rằng sự ủng hộ này có thể đạt được, đối với nhóm làm việc điều quan trọng là phải xác định được những người đóng vai trò chính cần có để tán thành bộ luật, cùng với những người mà sẽ rất cần trong việc thi hành bộ luật. Các nhân tố này nên được kết nối với nhau trong kế hoạch hành động cụ thể.

Nhóm làm việc là những nhân tố chủ yếu để thúc đẩy và đạt được sự đồng thuận đối với việc ban hành. Thành viên của nhóm này, những quan chức chính phủ, các nhà hoạch định chính sách, và các chuyên gia phòng chống chấn thương, sẽ là những người có ảnh hưởng lớn trong việc thuyết phục người dân về tính cấp thiết của bộ luật.

Những câu hỏi sau nên được xem xét khi đưa ra dự thảo luật này:

- Cơ quan chức năng nào sẽ có hiệu quả nhất và ảnh hưởng nhất đối với việc thi hành bộ luật?
- Khả năng của các cơ quan này có phù hợp với việc ban hành bộ luật?
- Dự thảo bộ luật có được viết phù hợp để đạt được sự ủng hộ không?
- Các hình phạt như thế nào đối với chủ phương tiện không thi hành luật? Các hình phạt này có phù hợp không, và liệu chúng có hiệu quả không?
- Bộ luật này có đúng tiêu chuẩn đạo đức không? (xem Khung 3.3)

Việc thi hành sẽ là một bước khó khăn hơn nhiều việc ban hành, đặc biệt là đối với những nước thu nhập thấp và trung bình. Vì thế chỉ dẫn thi hành vẫn còn nhiều tranh cãi. Việc thi hành cần được chia ra làm nhiều giai đoạn: trong tình huống như thế, những vùng có sự đồng thuận thấp và tỷ lệ tai nạn giao thông đường bộ cao sẽ là những nơi được chọn thi hành luật đầu tiên. Ví dụ ở Việt Nam, có một bộ luật về việc bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm đối với xe mô tô. Bộ luật này trước tiên được áp dụng đối với đường cao tốc, trong khi đường trong thành phố được miễn không phải đội. Việc thi hành luật đối với đường trong thành phố do các cơ quan chức năng của mỗi tỉnh thành phố quy định. Như vậy việc sử dụng mũ bảo hiểm là bắt buộc ở một số tỉnh và thành phố còn một số nơi khác thì không bắt buộc. Ở một số nước việc miễn trừ được áp

dụng tùy thuộc vào loại hình phương tiện mô tô hai bánh. Như ở một số thành phố ở Ấn Độ, những xe mô tô phân khối nhỏ được liệt vào dạng miễn trừ.

Bảng 3.8 Các văn bản pháp luật áp dụng mũ bảo hiểm tại một số quốc gia

BRAXIN

Văn bản:

a) Chủ các phương tiện xe mô tô phân khối lớn và phân khối nhỏ, xe đạp gắn máy chỉ được lưu thông trên đường phố khi:

- Đội mũ bảo hiểm với tấm che mặt hoặc kính bảo vệ

b) Hành khách trên các phương tiện xe mô tô phân khối lớn nhỏ, xe đạp gắn máy, chỉ được đi cùng khi:

-Đội mũ bảo hiểm.

c) Khi lái xe mô tô phân khối lớn nhỏ và xe đạp gắn máy:

- Nếu không đội mũ bảo hiểm có tấm chắn hoặc kính bảo vệ và trang phục theo quy tắc tiêu chuẩn và quy định kỹ thuật được ghi trong luật giao thông đường bộ đường bộ Braxin;

- Chờ người không đội mũ bảo hiểm như đã quy định ở trên, hoặc chờ hơn số người quy định trên các xe 3 bánh;

Sẽ bị:

Vi phạm - rất nghiêm trọng

Phạt - Tiền và treo bằng lái

Thủ tục chính quyền- Thu hồi bằng lái

Nguồn

a) Điều 54, phần 1, Luật giao thông đường bộ đường bộ Braxin, 1997

b) Điều 55, phần 1, Luật giao thông đường bộ đường bộ Braxin, 1997

c) Điều 244, phần 1 và 2, Luật giao thông đường bộ đường bộ, 1997.

TRUNG QUỐC

Văn bản:

Khi phương tiện mô tô đi lại trên đường phố, người lái xe và người đồng hành phải thắt chặt dây an toàn theo như điều khoản luật, và người lái xe và người đồng hành phải đội mũ bảo hiểm theo như điều khoản luật

Nguồn:

Điều 51, Luật an toàn giao thông đường bộ đường bộ nước Cộng Hòa Nhân Dân Trung Hoa. Ngày ban hành 28/10/2003.Quyết định của nước CHND Trung Hoa (số 8).

ẤN ĐỘ

Văn bản

Chương VIII, mục 129. Đội mũ bảo vệ đầu

Mỗi người lái xe (dù loại xe ô tô hoặc xe mô tô nào) khi ở nơi công cộng sẽ phải đội [mũ bảo vệ đầu tuân theo tiêu chuẩn của Cục Tiêu Chuẩn Ấn Độ]:

Với điều kiện là điều khoản này không áp dụng đối với người Sikh, nếu anh ta đội khăn xếp khi đang lái xe trên đường.

Điều kiện nữa là Chính phủ có thể bằng một vài luật đưa ra những ngoại lệ mà có thể phù hợp.

Giải thích: Mũ bảo vệ đầu nghĩa là mũ:

- bằng tác dụng về hình dạng của nó, chất liệu và cấu trúc, có thể giúp người lái xe an toàn trong trường hợp xảy ra tai nạn
- được đội chặt vào đầu của người đội bằng dây da hoặc những thứ khác ở trên mũ.

Bình luận:

Việc bắt buộc đội mũ bảo hiểm đối với chủ phương tiện hai bánh được dựa trên cơ sở hợp lý mà có tính đến tỷ lệ đáng cảnh báo tai nạn giao thông đường bộ liên quan các phương tiện hai bánh. Chính sách này không chỉ có lý mà còn quan tâm đến lợi ích của toàn thể cộng đồng. Bởi vì theo các số liệu thống kê đã chỉ ra rằng ngày càng có nhiều phương tiện hai bánh đã quá hạn có thể gây ra tai nạn lưu thông trên đường phố – K. Veeresh v. UOI AIR 1994 Kar. 56

Nguồn:

Điều khoản về phương tiện mô tô Ấn Độ 1988. Được sửa đổi trong điều khoản về phương tiện mô tô, 2001

NÊ-PAN

Văn bản:

130. Dây an toàn phải được thắt chặt và mũ bảo hiểm phải được đội khi lái xe

- (1) Khi lái phương tiện trong danh mục cho phép, cả người lái xe và người ngồi ghế trước đều phải thắt chặt dây an toàn.
- (2) Người lái xe mô tô cũng tương tự đối với các phương tiện khác, và người cùng ngồi trên phương tiện đều phải đội mũ bảo hiểm.

Nguồn:

Phụ lục 2, Đoạn trích trong Điều khoản quản lý giao thông đường bộ và phương tiện giao thông đường bộ, 1993 (bản dịch không chính thức) ở Sharma, GK; Tai nạn giao thông đường bộ ở Nepal: hiện trạng và kế hoạch hành động), NIIP- National Institute for Injury Prevention (Học viện Phòng chống chấn thương quốc gia), Kathmandu, Nepal; Nguồn cơ bản: Bộ Tư Pháp và Văn Phòng Quốc Hội Nepal chương 42, số 52, Pousha 11, 2049 và Nepal Rajpatra tập 42 số 51, Pousha 22, 2049 và Nepal Rajpatra tập 43 số 28, Bhadra 9, 2050 (sửa đổi lần một)

QUATAR

Văn bản

Người lái xe và người đi cùng trên xe phải đội mũ bảo hiểm được thiết kế cho mục đích trên (hình phạt cho việc không đội mũ bảo hiểm đặc biệt là 200 QR)

Nguồn

Điều khoản 37, Luật Giao thông đường bộ Đường Bộ Qatar (13-1998) Bộ giao thông đường bộ và Bộ Nội Vụ Qatar). Luật này áp dụng cho GCC -

những nước thuộc vịnh A rập), Saudi, Kuwait, Bahraini, Oman.

NAM PHI

Văn bản

Việc bắt buộc đội mũ bảo hiểm

- (1) Không ai được phép lái xe hoặc là hành khách trên xe mô tô, xe 3 bánh, hoặc xe mô tô 4 bánh hoặc xe lam (có gắn một phần như xe ô tô) trên đường công cộng trừ khi người đó có đội mũ bảo hiểm-
 - (a) là loại mũ được thiết kế đặc biệt để sử dụng cho các phương tiện trên; và
 - (b) là loại mũ phù hợp với người sử dụng và bộ phận dây đai của nó được buộc chặt dưới cằm.

Chú ý: một người có thể lái xe mô tô mà có gắn dây đai an toàn, nếu người đó và hành khách có thắt dây an toàn thì không phải đội mũ bảo hiểm.

Phần (2),(3) và (4) chưa được thêm vào đây. Những phần này xử lý đối với hành khách, người đi xe đạp, giới thiệu những loại xe mô tô, mà không yêu cầu mũ bảo hiểm.

Nguồn

Quy định 207, Điều khoản Giao thông đường bộ Đường bộ quốc gia; Điều 93, được sửa đổi 1996. Miễn trừ từ các quy định trên.

ANH

Văn bản

67: Trên tất cả các loại hành trình, xe đạp, người ngồi sau xe mô tô, xe xcutơ hoặc moped PHẢI đội mũ bảo hiểm. Mũ bảo hiểm PHẢI tuân thủ theo Quy định và phải thắt an toàn. Nên đeo kính bảo vệ mắt mà PHẢI tuân thủ theo quy định. Xem xét bảo vệ tai. Đi ủng, đeo găng tay và mặc trang phục có chức năng bảo vệ khi bị ngã.

Nguồn

Luật RTA 1998 phần 16 và 17 & MC (PH)R được sửa đổi mục 4 & RTA phần 18 và MC(EP)R được sửa đổi mục 4 (www.highwaycode.gov.uk/)

Hộp 3.3: Những tranh cãi về tính đạo đức của việc ban hành luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm

Khi các bằng chứng làm rõ ràng hơn tính hiệu quả của việc sử dụng mũ bảo hiểm được đưa ra, sự chú ý lại được chuyển hướng đến việc ban hành luật sử dụng mũ bảo hiểm đối với xe đạp. Mặc dù việc ban hành luật yêu cầu đội mũ bảo hiểm đã tồn tại ở một vài nước, nhưng ở một số nước vấn đề này vẫn gây tranh cãi. Bốn nguyên tắc chính (nguyên tắc về tính hữu ích, không có sự phân biệt giới tính, tự do ý chí và công bằng) đã cung cấp một cơ cấu hữu ích để xem xét các vấn đề đạo đức có liên quan. (8)

Khi đánh giá khía cạnh đạo đức của chương trình nâng cao sức khỏe, quan trọng nhất là chúng ta phải trả lời những câu hỏi cụ thể, ví dụ như: “mục đích của chương trình này có thực sự tốt?”, “chương trình này có đạt được mục tiêu của nó một cách hiệu quả không?” và “làm theo cách như thế có phù hợp với các giá trị của quần thể đích không?”

Rõ ràng, mục đích giảm những chấn thương sọ não là tốt, và nó phù hợp với việc khuyến khích đi xe đạp như một hoạt động có ích cho sức khỏe. Với kế hoạch như ban hành luật sử dụng mũ bảo hiểm cho xe đạp, mỗi cá nhân sẽ được hưởng lợi ích. Nhưng mục đích chính của luật này là nhằm giảm rủi ro cho người dân trong mỗi vấn đề sức khỏe cụ thể. Thực tế là cá nhân có thể tránh khỏi những rủi ro bằng các biện pháp mang tính ngắn hạn (như với việc tiêm phòng). Vì vậy trong khi xã hội nhận được những lợi ích riêng, và một vài cá nhân cũng nhận được những lợi ích đó (bằng cách không phải chịu chấn thương sọ não), thì hầu hết cá nhân khác lại đánh đổi những phiền phức, có thể bao gồm cả chi phí để tránh những rủi ro mà không thể xảy ra. Người ta có thể tranh cãi rằng việc phòng tránh là tốt nhưng có một chút gì đó hơi cưỡng ép, cho nên có đủ lý do dựa trên cơ sở công bằng để chọn lựa lấy ý kiến đa số hơn là từng cá nhân.

Mặc dù những tranh cãi về luật này đã chỉ ra rằng việc giảm một số lượng tuyệt đối tử vong và chấn thương sọ não nghiêm trọng được giải thích một cách công bằng là do giảm mật độ xe trên một giây. Bằng chứng này đã chứng minh rằng việc đạp xe thường xuyên có liên quan một cách đáng kể đến việc có lợi sức khỏe, và rằng các lợi ích đó vượt trội hơn hẳn mỗi lo chấn thương. Tồn tại một mối quan tâm có thể hiểu được về luật này, mà hệ quả là giảm mức độ đi xe đạp. Tuy nhiên, những mối quan tâm tương tự đã được nêu ra trước khi việc đội mũ bảo hiểm là bắt buộc. Dù trước đây không phổ biến nhưng luật này không thể có ảnh hưởng lâu dài đối với việc sử dụng xe mô tô. Các bằng chứng sẵn có cho thấy rằng luật pháp yêu cầu việc đội mũ bảo hiểm sẽ không dẫn tới việc làm giảm lâu dài việc sử dụng xe đạp, và do đó, những can thiệp về luật pháp có thể đạt được mục đích đưa ra.

Tự do ý chí: một trong những tranh cãi chống lại điều luật này là nó tạo nên sự xâm phạm không thích đáng đến quyền tự do công dân của người đi xe. Trong khi đó chấp nhận nghĩa là điều luật này cần thiết phải giới hạn quyền tự trị, những đề xuất chỉ ra các tiền lệ của luật về đèn xe, giới hạn tốc độ, mũ bảo hiểm và dây an toàn đã có ở nhiều nước. Điều này nhấn mạnh rằng bất kỳ sự xâm phạm quyền cá nhân là rất nhỏ.

Thêm vào đó, có một tranh cãi là đưa ra các bằng chứng là, thật có lý hầu hết mọi người sẽ chọn đội mũ bảo hiểm, và đồng ý rằng có một nền tảng xã hội rõ ràng đối với việc khuyến khích đội mũ bảo hiểm. Nhưng một cách công bằng là mọi người biết rằng làm việc đó vì lợi ích của họ sẽ rất khó đạt được nếu không có sự khuyến khích từ bên ngoài. Do đó, chính xác trong một xã hội dân chủ để đưa ra những điều luật trên như một lựa chọn tự do thì thường thiên về một dạng khuyến khích bên ngoài.

Công bằng: điều quan trọng là phải xem xét cả công bằng về thủ tục và nghĩa vụ. Từ quan điểm về quyền, có 3 luận điểm chính:

- Luật phải thống nhất. Nếu nó được áp dụng ở một vùng thì nó cũng phải được áp dụng ở một vùng khác với cùng một cách thống nhất.
- Luật phải được thông qua một cách công bằng - nghĩa là nó được tham khảo ý kiến của cộng đồng và đưa ra thảo luận trước quốc hội hoặc cơ quan lập pháp.
- Luật được áp dụng một cách công bằng- nghĩa là nó không áp dụng một cách ép buộc, và có những hình phạt cho những người chống đối trong những tình huống cụ thể.

Trọng yếu là điều này cần thiết phải được xem xét lợi ích cộng đồng và lợi ích cá nhân, lợi ích của những người sử dụng khác có vượt trội những lời tranh luận mạnh mẽ về tự do ý chí của cá nhân không. Chủ yếu lợi ích của nó là lợi ích mang tính xã hội- giảm chi phí dịch vụ sức khỏe cộng đồng và

bảo hiểm. Điều gây tranh cãi là cá nhân phải có trách nhiệm đối với những người dân khác trong việc chịu trách nhiệm đối với sức khỏe của họ, và thỉnh thoảng nhiệm vụ này là bắt buộc

Kết luận: tóm lại, có những tình huống cụ thể cho việc bắt buộc người dân đội mũ bảo hiểm một cách thích hợp bất cứ nơi nào có thể. Luận điểm này không mang tính bắt buộc, nó đưa ra ưu tiên cho những chi phí xã hội và nguy cơ đối với cá nhân về tự do ý chí, nhưng nó phải phù hợp với việc chống chấn thương ở nơi đó.



Việt Nam: Huy động sự tham gia của các bên liên quan

Năm 1993, chính quyền thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam), đã thông qua chỉ thị bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm trong thành phố. Tại thời điểm đó, Luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm vẫn chưa có trong bộ luật giao thông đường bộ. Trong nỗ lực để thi hành chỉ thị này chính quyền thành phố đã phải đối đầu với các Ủy ban Nhân Dân địa phương, nơi mà không thừa nhận thẩm quyền thi hành của họ. Thêm vào đó chính quyền thành phố lại thiếu sự ủng hộ của ngành công an, những người rất cần thiết để thi hành luật này. Do đó, cố gắng tăng việc sử dụng mũ bảo hiểm đã thất bại do thiếu sự đồng thuận từ những cơ quan chính quyền cao nhất, những cơ quan có quyền lực thi hành và toàn thể người dân.

Kết quả là Bộ Giao thông đường bộ vận tải đã thăm dò ý kiến và đưa ra ý kiến đưa điều khoản sử dụng mũ bảo hiểm vào trong bộ Luật Giao thông đường bộ năm 2001. Khi luật này được Quốc Hội thông qua, nó đã được sự ủng hộ lớn. Từ đó, không còn rắc rối để thi hành chính sách này.

Có thể cần thiết đưa ra những miễn trừ nào đó trong luật sử dụng mũ bảo hiểm, vì lý do tuổi tác hoặc văn hóa. Ví dụ, trẻ em có thể cần được miễn nếu không có mũ bảo hiểm phù hợp. Tương tự những nhóm tôn giáo mà phải đội mũ trùm đầu truyền thống, không đội mũ bảo hiểm được, có thể được xem xét miễn trừ tùy vào tình huống cụ thể.

Chuyển từ đưa ra luật đến việc thi hành nó đầy đủ thường là một quá trình dài. Để thực hiện đúng theo luật phải tiến hành từ từ, theo những giai đoạn đã được lên kế hoạch trước.

Tuy nhiên việc chia giai đoạn ban hành và cho phép những miễn trừ nhất định của luật sẽ là những bước mà bản thân chúng sẽ xuất hiện những lo ngại trong vấn đề thi hành. Việc thi hành sẽ mất nhiều thời gian và khó khăn hơn nếu có những khác nhau về việc luật được áp dụng ở đâu và ai được miễn trừ.

Chú thích ảnh: Ở Delhi, Ấn Độ, phụ nữ ngồi yên đèo được miễn trừ, như những người Sikh

Liệu có nên bắt buộc người đi xe đạp sử dụng mũ bảo hiểm.

Liệu có nên bắt buộc người đi xe đạp đội mũ bảo hiểm là một chủ đề gây tranh cãi, có hai phe trong cộng đồng y tế công cộng và những người liên quan thi hành chương trình an toàn giao thông đường bộ đường bộ. Vấn đề là nhóm tán thành đưa ra lập luận một cách thuyết phục về một điểm chủ yếu: đó là bằng chứng khoa học rằng khi ngã xe, mũ bảo hiểm sẽ giảm những chấn thương ở đầu (xem Mô-đun 1). Nhóm không tán thành đưa ra lập luận dựa trên một phạm vi lớn những vấn đề còn gây tranh cãi, bao gồm việc bắt buộc đội mũ bảo hiểm dẫn đến giảm việc đi xe đạp, lý thuyết bồi thường rủi ro phủ nhận việc nâng cao sức khỏe, nghiên cứu khoa học có thiếu sót, và môi trường giao thông đường bộ đường phố cần phải được cải thiện (xem Khung 3.3)

3.3.3 Xây dựng khung thời gian để thi hành luật

Xây dựng khung thời gian phù hợp để thi hành luật là rất cần thiết. Nhận thức đầy đủ của người dân phải được đảm bảo để tăng thêm tính khả thi về mức độ thành công của luật này. Thời gian dự kiến để luật có đầy đủ hiệu lực thi hành và đưa ra những hình phạt cho những người không tuân thủ có thể mất đến vài tháng cho đến vài năm. Điều này phụ thuộc vào từng tình huống và phải được đưa ra chi tiết trong kế hoạch hành động tổng thể. Tương tự, các chỉ số được sử dụng để đánh giá cấu phần này của chương trình phải được đưa vào trong kế hoạch.



Thực hiện từng giai đoạn của luật sử dụng mũ bảo hiểm

Tại Thái Lan, Luật sử dụng mũ bảo hiểm được thi hành ở Băng Cốc sau 90 ngày khi luật được thông qua. Ở các tỉnh khác, việc trì hoãn kéo dài 180 ngày. Trong khoảng thời gian giữa lúc thông qua và thi hành, việc giáo dục cần phải được tiến hành để người dân được thông tin về sự thay đổi trong luật sắp tiến hành và những hình phạt cho những ai không tuân thủ.



Chuẩn bị triển khai và thi hành luật sử dụng mũ bảo hiểm

Ở Việt Nam, các cơ quan chính quyền đã dần dần đưa ra việc thực hiện luật này trong giai đoạn hơn 3 năm sau khi luật này được Quốc Hội thông qua vào tháng 6 năm 2001, coi như một phần của Luật giao thông đường bộ đường bộ. Quyết định hình phạt và các mức phạt tiền được đưa ra trong suốt năm 2002 và 2003, trong thời gian đó mức độ quyền thi hành của cảnh sát ngày càng tăng. Năm 2004, kế hoạch thi hành toàn diện được thực hiện ở những nơi đã được chọn.

3.4 Làm thế nào để xây dựng và thực hiện tiêu chuẩn mũ bảo hiểm

Phần này dành cho những người tham gia và thực hiện, những người có trách nhiệm thiết kế và thực hiện chương trình tổng thể sử dụng mũ bảo hiểm. Bởi vì mục đích của chương trình này là đưa ra tiêu chuẩn mũ bảo hiểm từ quan điểm chung nhất. Một cuộc kiểm tra chi tiết hơn và mang tính kỹ thuật hơn nên được tiến hành bởi các chuyên gia kỹ thuật.

3.4.1 Áp dụng tiêu chuẩn

Một trong những mục đích của chương trình sử dụng mũ bảo hiểm thường là nâng cấp chất lượng của mũ bảo hiểm. Mũ đạt chất lượng phải đảm bảo rằng nó đạt tiêu chuẩn an toàn cho phép – mũ chứng minh được nó có hiệu quả tốt nhất giảm những chấn thương sọ não. Tiêu chuẩn này cũng phải đảm bảo được chất lượng đối với người sử dụng. Dĩ nhiên nó phải phù hợp với giao thông đường bộ và các điều kiện khác ở nước đó, và nó cũng phải linh động để giúp cho nhà sản xuất có thể sản xuất ra một lượng lớn mẫu mã và kiểu dáng phù hợp.



Đội mũ không đạt quy cách

Ở một vài nước, mặc dù người sử dụng mũ bảo hiểm có thể bị bắt buộc và luật pháp cưỡng chế. Nhưng việc thiếu hụt mũ đạt tiêu chuẩn nghĩa là làm cho người lái xe phải sử dụng mũ xây dựng, mũ cưỡi ngựa hoặc những dạng mũ khác để bảo vệ đầu về mặt kỹ thuật vẫn nằm trong giới hạn luật cho phép.

Ở rất nhiều nước, tỷ lệ người đội mũ bảo hiểm ít đạt tiêu chuẩn rất cao. Ví dụ, một nghiên cứu được tiến hành ở Quảng Tây, Trung Quốc, 2/3 trong hơn 5.000 người đi xe máy mà được quan sát đội mũ chưa đạt tiêu chuẩn. (10)

Mô-đun 2 đã nêu ra việc cần thiết đánh giá liệu có một tiêu chuẩn nào để áp dụng cho vùng trong dự án không, và liệu tiêu chuẩn đó có tuân thủ theo yêu cầu không. Một số câu hỏi khi nào thực hiện, củng cố và sửa đổi tiêu chuẩn mũ bảo hiểm bao gồm:

- Tiêu chuẩn quốc gia có tồn tại không?
- Tiêu chuẩn quốc gia có đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế không?
- Tiêu chuẩn này có bắt buộc và có được tuân thủ bởi những nhà sản xuất mũ bảo hiểm và những người phân phối không?
- Người tiêu dùng có biết những tiêu chuẩn không?
- Người tiêu dùng có thích những chiếc mũ đạt tiêu chuẩn không?

Dựa vào câu trả lời của những câu hỏi trên, những hành động khác nhau sau là có thể tiến hành:

- **Nếu tiêu chuẩn không tồn tại**, những tiêu chuẩn quốc tế và những vùng đã có nên được sử dụng như chỉ dẫn cho những tiêu chuẩn mới. Điều này bao gồm UNECE: Quy định số 22 (xem Khung 3.4) cùng với những tiêu chuẩn của các nước có tỷ lệ sử dụng ô tô nhiều. Nếu tiêu chuẩn được xây dựng và chấp nhận thì nó phải phù hợp với điều kiện giao thông đường bộ ở mỗi nước – ví dụ, mật độ giao thông đường bộ, đường dung chung cho xe 2 bánh và xe 4 bánh, và số lượng người không đi xe máy. Mặt kỹ thuật nên giao cho các chuyên gia có trình độ chuyên môn cao. Nhưng đồng thời nhóm làm việc nên xem xét các tiêu chuẩn đã có và áp dụng những câu phân phù hợp với điều kiện đất nước. Trong bất kỳ tình huống nào, các thông số kỹ thuật phải được tìm ra bởi những nhà nghiên cứu và các chuyên gia kỹ thuật trong lĩnh vực thiết kế mũ bảo hiểm
- **Nếu tiêu chuẩn hiện có chỉ là của hình thức tiêu chuẩn công nghiệp**, thì nó phải được nâng cấp theo tiêu chuẩn chính thức của quốc gia và được thông qua bởi Chính phủ. Tiêu chuẩn này cũng phải được rà soát lại để đánh giá liệu nó có phù điều kiện giao thông đường bộ hiện tại. Có thảo luận với

các nhà sản xuất để đảm bảo rằng họ nhận thức được tiêu chuẩn được sửa đổi, và nhận được sự ủng hộ của họ trong việc sản xuất mũ đạt tiêu chuẩn.

- **Nếu tiêu chuẩn mũ bảo hiểm của quốc gia đã có, nhưng rõ ràng không hiệu quả** thì tiêu chuẩn này phải được kiểm tra lại. Điều này liên quan đến việc kiểm tra xem liệu tiêu chuẩn này có chính xác theo quy định, liệu nó có lưu ý tới những nguy hiểm đối với người lái xe, liệu nó có phải là tác nhân để nâng cấp chất lượng mũ bảo hiểm, liệu nó được người sử dụng tin dùng. Nếu tiêu chuẩn này không đáp ứng được những kiểm tra trên thì sau đó phải nhanh chóng tiến hành những biện pháp kịp thời cần thiết. Hoặc những tiêu chuẩn này có cần sửa đổi hoặc có cần thiết tăng sự hợp tác giữa chính quyền và nhà sản xuất, hoặc cần sự giáo dục cộng đồng nhiều hơn về loại mũ bảo hiểm mà có hiệu quả bảo vệ tốt nhất.



Những ví dụ về tiêu chuẩn mũ bảo hiểm mô tô

AS 1698 (Úc)	DOT FMVSS 218 (Mỹ)
CSA CAN3-D230 M85 (Canada)	TCVN 5756:2001 (Việt Nam)
UN/ECE Quy định số 22 (Châu Âu)	TIS369-2539 (Thái Lan)
JIS T8133 (Nhật Bản)	MS1-1996 (Malaixia)
NZ 5430 (Niu Dilân)	SABS 799 hoặc VC 8016 (Nam Phi)
BS 6658 (Anh)	

Khung 3.4 Việc sử dụng mũ bảo hiểm ở Châu Âu: tiêu chuẩn quốc tế cho mũ bảo hiểm và tầm chắn của nó.

Bộ phận giao thông đường bộ của Ủy ban Kinh tế Liên Hiệp Quốc về Châu Âu (UNECE) chịu trách nhiệm về việc cập nhật những luật lệ và quy định đã được thông qua trên thế giới trong các vấn đề của giao thông đường bộ đường bộ, và trách nhiệm bắt buộc thi hành bởi các nước thành viên. Quy định số 22 của UNECE - phụ trương Hiệp định 1958 về các loại hình được chấp nhận gồm phương tiện, thiết bị và các bộ phận khác – đưa ra những điều kiện giống nhau với việc chấp nhận những mũ bảo hiểm có tính năng bảo vệ đối với người lái xe và người đi cùng trên xe mô tô và xe gắn máy. [Đối với phương pháp “thông qua”, ví dụ về sản phẩm là loại mũ tuân thủ theo bộ phận thiết kế trong những cuộc kiểm tra độc lập và được chính quyền chấp thuận]. Việc sửa đổi mới nhất của quy định này được thi hành vào tháng 2 năm 2002, và được áp dụng bởi 36 nước thành viên của UNECE và Niu Dilân.

Những chiếc mũ đạt tiêu chuẩn theo quy định phải trải qua những kiểm tra bắt buộc và có tem được duyệt gắn vào mũ để chỉ ra rằng nó tuân thủ theo Quy định số 22. Mũ bảo hiểm được gắn bộ phận che tai và tấm che cổ. Nó cũng phải có lỗ có thể tháo, tấm chắn và tấm che dưới mặt. Nếu nó không gắn bộ phận bảo vệ phía dưới mặt, bên ngoài của mũ không chỉ có ghi “không bảo vệ cằm khỏi bị va chạm” mà còn mang dấu hiệu ở đó, để chỉ ra rằng không có bất kỳ sự bảo vệ nào đối với cằm trước va chạm.

Quy định UNECE chỉ ra rằng, mũ bảo hiểm không được ảnh hưởng đến khả năng nghe, và nhiệt độ bên trong mũ và vỏ mũ không tăng quá mức. Để ngăn việc tăng nhiệt độ phải có những lỗ thông hơi ở vỏ. Thêm vào đó quy định chỉ ra rằng tất cả các loại mũ bảo hiểm trên thị trường phải có nhãn hiệu với câu bằng ngôn ngữ của nước xuất xứ- hoặc ít nhất một ngôn ngữ nếu có nhiều hơn một ngôn ngữ. Nhãn phải đề như sau: “ Có đầy đủ tính bảo vệ, mũ bảo hiểm này phải được buộc chặt. Bất kỳ mũ nào không chịu được va chạm phải được thay thế”.

3.4.2 Những cân nhắc chủ yếu trước khi đặt ra tiêu chuẩn

Dù các chi tiết của những tiêu chuẩn của một chiếc mũ bảo hiểm mô tô là phải có tính kỹ thuật cao, và nên được triển khai bởi những chuyên gia hàng đầu thì nhóm làm việc cũng nên thể hiện vai trò cố vấn và hỗ trợ.

Khi đặt ra các tiêu chuẩn mũ bảo hiểm mô tô, một điều rất quan trọng là phải chú ý đến hoàn cảnh giao thông đường bộ, khí hậu và văn hóa của địa phương. Bởi vì những nhân tố sẽ ảnh hưởng đến thiện chí của người lái xe mô tô đối với việc đội mũ bảo hiểm. Trong những nước mới sử dụng xe mô tô, thường có hiện tượng giao thông đường bộ ô hợp. Người đi xe mô tô phải chia sẻ phần đường cho người đi bộ và các phương tiện khác, gồm có xe vật kéo, xe ô tô, xe buýt và xe tải. Những loại hình giao thông đường bộ khác nhau này tất cả là hiện thân cho nguy hiểm đối với người đi xe mô tô, và nên được ghi nhớ trong đầu khi làm việc theo tiêu chuẩn.

Nên có sự thảo luận với nhà sản xuất và phân phối để đảm bảo rằng tiêu chuẩn không quá khắt khe đến mức hạn chế sản xuất và sử dụng. Quan điểm của họ sẽ được thể hiện trong tiêu chuẩn mà đưa ra được loại mũ bảo hiểm cung cấp sự bảo vệ tốt và có thể sử dụng trong phạm vi thiết kế. Tiêu chuẩn này, dĩ nhiên, cũng nên quan tâm đến sở thích của người tiêu dùng. Ví dụ, một mũ bảo hiểm mà chỉ cho phép che cả mặt sẽ không thích hợp với những người đi xe mô tô ở nước nhiệt đới và cận nhiệt đới.

Ở nhiều nước, mũ giả mạo- hoặc đồ giả- xuất hiện phổ biến trên thị trường. Cùng với mỗi nguy hiểm về chấn thương của chủ nhân những chiếc mũ này, việc sản xuất này còn có nghĩa là sự thua lỗ đối với những nhà sản xuất theo tiêu chuẩn do giá cả của họ đắt hơn. Tuy nhiên luật sử dụng mũ bảo hiểm và tiêu chuẩn mũ phải thi hành ở cùng một nơi, như thế tiêu chuẩn này sẽ được sử dụng để cải thiện chất lượng mũ đối với các nhà sản xuất tốt hoặc tuân thủ luật. Việc thắt chặt việc quản lý chất lượng mũ bảo hiểm và đưa ra những khuyến khích cho nhà sản xuất để sản xuất những chiếc mũ chất lượng cao hơn đáp ứng các điều kiện, do đó sẽ là một bước tiến có lợi cho cả người tiêu dùng và nhà sản xuất.

Khi xây dựng thời gian dự kiến trong kế hoạch hành động, điều quan trọng là phải xem xét thời gian tốt nhất để thông qua và thi hành tiêu chuẩn mũ bảo hiểm. Ví dụ, nhóm kỹ thuật có thể quyết định gây dựng tính năng sử dụng mang tính văn hóa của chiếc mũ *trước khi* thêm vào nó những bộ phận theo tiêu chuẩn. Nếu những tiêu chuẩn này được chi tiết quá sớm, thì những chiến dịch

vận động sử dụng mũ bảo hiểm sẽ không diễn ra được trong nhiều tình huống, do thiếu chi tiết của tiêu chuẩn ở các nước, và sự không có mặt của một cơ chế kiểm tra những tiêu chuẩn này. Thêm vào đó, nhiều Điều luật về phương tiện mô tô của các bộ giao thông đường bộ đều nêu chi tiết luật về đội mũ bảo hiểm nhưng không nhắc đến tiêu chuẩn của nó.



Việt Nam và các tiêu chuẩn mũ bảo hiểm

Trường hợp của Việt Nam đã cho thấy rằng làm thế nào một đất nước có thể đặt ra những tiêu chuẩn mũ được thiết kế chi tiết phù hợp với điều kiện khí hậu và giao thông đường bộ trong khi vẫn tuân thủ theo tiêu chuẩn quốc tế. Tiêu chuẩn mũ bảo hiểm trước đây của Việt Nam TCVN 5756:1993 hạn chế chỉ áp dụng đối với mũ che cả mặt. Tiêu chuẩn này đã không còn phù hợp do độ nóng và ẩm ở mức độ cao. Những chiếc mũ bảo hiểm mà phù hợp, như mũ che nửa đầu thì không đáp ứng được chi tiết đề ra của tiêu chuẩn này. Điều này làm cho người dân miễn cưỡng đội mũ bảo hiểm, việc này lại làm ngăn trở mục đích cơ bản của chương trình sử dụng mũ bảo hiểm. Năm 2001, tiêu chuẩn này được sửa đổi. Tiêu chuẩn TCVN 5756:2001 hiện nay cho phép những chiếc mũ bảo hiểm phù hợp hơn. Quan trọng là tiêu chuẩn này cho phép có những lỗ thông hơi trên mũ bảo hiểm. Bởi vì thế những chiếc mũ đạt tiêu chuẩn nhẹ hơn và thoáng hơn, và kết quả là tiện lợi hơn cho người sử dụng – một vấn đề quan trọng trong thời tiết nóng bức. Tiêu chuẩn mới này cũng giống như với Quy định số 22 (xem trước Khung 3.4) với những chi tiết, được kiểm tra và dán mác kiểm định.



Việc đi xe đạp ở Niu Dilân

Người đi xe đạp phải bắt buộc đội mũ bảo hiểm khi đi lại ở Niu Dilân. Mũ bảo hiểm phải đáp ứng được một trong những hệ thống tiêu chuẩn. Mũ bảo hiểm phải kín gió, vừa đầu, màu sắc sáng hoặc bao phủ bởi vật liệu có phản chiếu và được buộc dưới cằm. Không đội mũ bảo hiểm, đội mũ không theo tiêu chuẩn, hoặc đội mũ có thể gây nguy hiểm sẽ bị phạt đến 55 đô la Niu Dilân.



Tiêu chuẩn công nghiệp về mũ bảo hiểm của Thái Lan TIS 369-1995 (2538)

MŨ CÓ TÍNH NĂNG BẢO VỆ ĐỐI VỚI NGƯỜI SỬ DỤNG.

Tiêu chuẩn này có thể được sử dụng theo quan điểm tham khảo. Nó bao gồm những chủ đề sau:

- Phạm vi
- Định nghĩa
- Các bộ phận
- Yêu cầu (kiểm tra):
 - Tính chống sốc.
 - Tính chống chịu va đập
 - Độ cứng
 - Độ bền của các thiết bị dây cài
 - Sự linh hoạt tầm chắn
 - Nhãn mác và dấu hiệu kiểm định
 - Kiểm định và chứng nhận.

3.4.3 Chi tiết kỹ thuật chung đối với mũ bảo hiểm

Tiêu chuẩn quốc tế đối với mũ bảo hiểm thường được định nghĩa là loại mũ có đường bao ngoài cứng và lớp bên trong chịu được va đập. Tuy nhiên, cũng không cần thiết đối với tiêu chuẩn khuyến khích làm theo cách đó. Một tiêu chuẩn mũ bảo hiểm có hiệu quả có thể định nghĩa đơn giản là một chiếc mũ bảo hiểm như *một thiết bị bảo vệ đầu trong tình huống chịu sự tác động*. Điều quan trọng đối với một tiêu chuẩn là phải có những đặc tính mong muốn và tránh hạn chế thiết kế và chất liệu mũ.

Những chất liệu của mũ không nên trải qua những thay đổi đáng chú ý về tuổi thọ hoặc cách sử dụng thông thường. Chất liệu này cũng không bị làm mất giá trị từ bên ngoài cho đến điều kiện thời tiết - ví dụ như trời nắng, mưa hoặc độ nóng cao hoặc lạnh. Những chất liệu tiếp xúc trực tiếp với người cũng không nên bị ảnh hưởng bởi những yếu tố bên ngoài như tóc, da hoặc mồ hôi. Chất liệu này cũng không gây độc và không gây dị ứng.

Chiếc mũ này cũng phải phù hợp với vành tai hoặc tấm chắn cổ. Chúng cũng phải có những bộ phận có thể tháo rời được, tấm chắn và phần che thấp hơn mặt.

Mũ bảo hiểm cũng nên được thiết kế để chúng không ảnh hưởng 1 cách nguy hiểm đến khả năng nghe và nhìn của người đội. Thiết kế của chiếc mũ không nên gây ra sự tăng nhiệt độ thất thường giữa đầu và mũ. Để tránh hiện tượng này, những lỗ thông gió sẽ được gắn vào mũ.

Chiếc mũ được giữ bằng một hệ thống được đặt dưới cằm. Tất cả các bộ phận của hệ thống này được gắn chặt vào mũ. Dây thắt dưới cằm được điều chỉnh và phù hợp với hệ thống cố định.

Kiểm tra

Việc kiểm tra tất cả các bộ phận chính của chiếc mũ bảo hiểm sẽ đảm bảo rằng chiếc mũ đáp ứng được tiêu chuẩn an toàn và chất lượng (Khung 3.4). Sau đây là các ví dụ của quy trình kiểm tra thường được dùng để xác định khả năng bảo vệ của chiếc mũ. Các phần tham khảo từ Quy định 22 của UNECE được ghi trong ngoặc kép trong mỗi trường hợp.

- *Kiểm tra điều kiện* đặt mũ và các bộ phận của nó ở nhiệt độ cao hay thấp đều để khẳng định tính toàn vẹn của nó [UNECE Quy định 22, Phần 7.2]
- *Những kiểm tra va chạm* để xác định độ chống chịu của chiếc mũ khi bị rơi từ một điểm rơi tự do được chỉ định xuống mặt thép. Bài kiểm tra va chạm rõ ràng là rất cần thiết [UNECE Quy định 22, Phần 7.3]

- *Kiểm tra về độ lồi lõm và tính ma sát của bề mặt* được tiến hành để đánh giá cách mà vỏ của mũ bị tách, bong, hoặc chuyển động của nó khi va chạm [UNECE Quy định 22, Phần 7.4]
- *Kiểm tra độ cứng* để xác định độ bền của mũ khi một vật nặng tác động đến mỗi bên mũ.[UNECE Quy định 22, Phần 7.5]
- *Kiểm tra sức động lực* được tiến hành trên hệ thống kết dính của mũ. Trong kiểm tra này những hệ thống kết dính có thể bị phá hủy với điều kiện nó không làm thay đổi hình dạng của mũ.[UNECE Quy định 22, Phần 7.6 và 7.7]

Một chiếc mũ đạt tiêu chuẩn không nhất thiết bao gồm tất cả những kiểm tra trên nhưng có thể giới hạn bởi những bài kiểm tra mà đảm bảo rằng chiếc mũ có hiệu quả nhất trong những tình huống cụ thể và những nguy hiểm cụ thể mà người lái xe phải đối mặt ở những nơi được chỉ định. Một tiêu chuẩn phù hợp cũng phải lưu ý đến khả năng thực hiện kiểm tra của nước đó.

Nếu mũ bảo hiểm là loại có *tám chắn*, tấm chắn cũng phải trải qua kiểm tra. Một máy khoan kim loại cũng được dùng để xác định liệu tấm chắn có bị vỡ vụn hoặc tạo ra những mảnh vụn sắc khi bị va chạm không [UNECE Quy định 22, Phần 7.8]

Dây thắt dưới cằm cũng sẽ được kiểm tra về độ bền, sức chịu về độ mài mòn, tháo ra do áp suất [UNECE Quy định 22, Phần 7.9-7.11]



Làm phù hợp hoặc thông qua tiêu chuẩn về mũ bảo hiểm

Như đã mô tả ở phần 3.4, chuẩn mũ bảo hiểm của UNECE có thể được sử dụng như 1 chuẩn mực tại các nước khác. Quy định số 22 đã đưa ra 1 cái nhìn tổng quát về những cuộc kiểm tra cho thấy mũ bảo hiểm và các bộ phận cấu thành đều phải được kiểm định và đáp ứng yêu cầu. Tuy rằng cuộc kiểm định mũ bảo hiểm trong chuẩn được đưa ra này là rất nghiêm ngặt, nhưng nó vẫn có những hạn chế. Bởi vì 1 dụng cụ đo gia tốc 3 trục cần phải được sử dụng cho chuẩn UNECE, những phương thức kiểm định là thử thách về công nghệ và rất đắt để có thể tiến hành. Tại 1 số nước, trong đó có Thái Lan và Việt Nam, đã phát triển 1 chuẩn mới sử dụng dụng cụ kiểm tra đường ray xe lửa đơn rất dễ thực thi và tiết kiệm chi phí hơn.

Điều luật đã quy trách nhiệm nhất định cho nhà sản xuất, như trong trường hợp ban điều hành phải đưa ra thông báo khi sản phẩm bị thay đổi, và điều luật cũng quy định hình phạt cho những đơn vị không tuân theo. Cũng theo điều luật, người đội mũ bảo hiểm cần phải được cung cấp những thông tin cơ bản và lời cảnh báo trên nhãn bên trong mũ.

Chú thích ảnh: “Tất cả mũ bảo hiểm dành cho người đi xe máy cần phải tuân theo chuẩn quốc gia hoặc quốc tế”

Khung 3.5: Cần cải thiện việc kiểm tra mũ bảo hiểm như thế nào: kiểm tra góc xiên.

Chấn thương sọ não là trường hợp hay gặp nhất trong các vụ tai nạn xe máy. Va chạm thường thấy trong tai nạn xe máy là “trạng thái va chạm xiên”, khi mà lực từ 1 bề mặt cứng va vào đầu theo

phương tiếp tuyến. Trường hợp này hay gặp hơn là “va chạm toàn bộ”, khi mà bề mặt cứng va trực tiếp vào đầu 1 góc 90 độ. Lực xiên tác động vào mũ bảo hiểm sẽ gây ra căng hoặc biến dạng, trong khi lực tác động trực tiếp sẽ gây ra cường độ gấp 6 lần tới mô não.

Chảy máu dưới màng cứng và chấn thương thần kinh lan truyền là những chấn thương não thường xuyên là trầm trọng nhất gây ra do những va đập xe mô tô. Hai loại chấn thương này xuất phát từ các lực tiếp tuyến tác động vào hộp sọ và liên quan trực tiếp đến gia tốc xoay của não bộ.

Hầu hết những mũ bảo hiểm đều được thiết kế đáp ứng các yêu cầu kiểm tra của tiêu chuẩn an toàn, trong những tiêu chuẩn kiểm tra hiện có, được gọi là kiểm tra độ rơi, mũ bảo hiểm nhìn chung là rơi từ khoảng cong hoặc các bề mặt cong tiếp tuyến với mũ, và kết quả kiểm tra trong tác động thực tế đến vùng đầu (sơ đồ A). Tuy nhiên, như đã được nêu ở trên, những ảnh hưởng trực tiếp này được xem là rất hữu ích của chấn thương, trong khi đó khoảng 90% chấn thương ở vùng đầu là do tác dụng theo góc xiên vào vùng đầu. Hầu hết các kiểm tra quy định tiêu chuẩn mũ bảo hiểm đều quan tâm đến độ rơi từ xe mô tô sau đó dẫn đến chấn thương góc xiên vào vùng đầu. Kết quả đối với mũ bảo hiểm cung cấp sự bảo vệ tốt nhất đối với các chấn thương trên trong khi sự bảo vệ của chúng đối với chấn thương góc xiên vẫn chưa được kiểm định.

Những nghiên cứu gần đây trong lĩnh vực này đã chỉ ra việc phát triển các kiểm tra chấn thương góc xiên. Trong những kiểm tra này, một đầu hình nộm được đội mũ bảo hiểm cho rơi trên một mặt phẳng xiên thay vì trên mặt phẳng ngang (sơ đồ b). So sánh với những kiểm tra cho rơi thông thường thì loại hình kiểm tra mới này đã chỉ ra sự biến dạng sức căng cơ bản của các tế bào não. Tất cả những kiểm tra về mũ bảo hiểm hiện có do đó nên được mở rộng để bao gồm những tiêu chuẩn cho những bài kiểm tra về rơi thông thường cũng như rơi trên mặt phẳng nghiêng. Điều này sẽ phản ánh các va chạm trên thực tế có thể xảy ra trong các tai nạn mô tô, và do đó sẽ dẫn đến cải thiện tiêu chuẩn mũ bảo hiểm.

Chứng nhận

Quá trình chứng nhận được thực hiện để nhằm tiến hành thi hành những tiêu chuẩn trên. Điều này được nhằm gợi ý rằng phương pháp “loại hình thông qua” được sử dụng để đảm bảo tính thống nhất. Trong phương pháp này, sản phẩm mẫu được đưa đến bộ phận thông qua thiết kế để tiến hành kiểm tra một cách độc lập và cấp giấy phép. Nếu tiêu chuẩn mới được đưa ra thì thủ tục kiểm tra mũ bảo hiểm này được tiến hành bởi một cơ quan đã tồn tại. Cơ quan có năng lực nhất sẽ là trung tâm thẩm định tiêu chuẩn cho Bộ Khoa học, hoặc sẽ là một ban kiểm tra trong một cơ quan về thẩm định tiêu chuẩn hoặc cơ quan đăng ký xe.

Loại hình thông qua được gợi ý là tự chứng minh được giá trị bởi vì nó cho phép sự tuân thủ một cách nghiêm ngặt hơn để thống nhất các tiêu chuẩn. Ngoài ra, chứng nhận bản thân này phải đưa ra phạm vi lớn hơn đối với các những nhà sản xuất không trung thực theo tiêu chuẩn.

Tóm lại, khi hoàn thành một tiêu chuẩn mũ bảo hiểm cho xe mô tô, bản kê sau sẽ rất có ích:

- Kiểm tra tiêu chuẩn xe mô tô đã tồn tại, nếu có
- Quyết định liệu tiêu chuẩn đó có cần sửa đổi hoặc xây dựng một tiêu chuẩn mới không
- Xem xét những trở ngại phổ biến trong việc sử dụng mũ bảo hiểm

- Lựa chọn tiêu chuẩn bao gồm cả tiêu chuẩn ban hành của quốc gia
- Xây dựng một cơ chế kiểm tra bởi các cơ quan có thẩm quyền và thi hành tiêu chuẩn mới
- Đưa ra và phổ biến thông tin đến nhà sản xuất, đại lý và người dân
- Xây dựng quỹ thời gian cho nhà sản xuất và đại lý để tuân thủ theo tiêu chuẩn mới.

Thiết kế mũ bảo hiểm xe mô tô

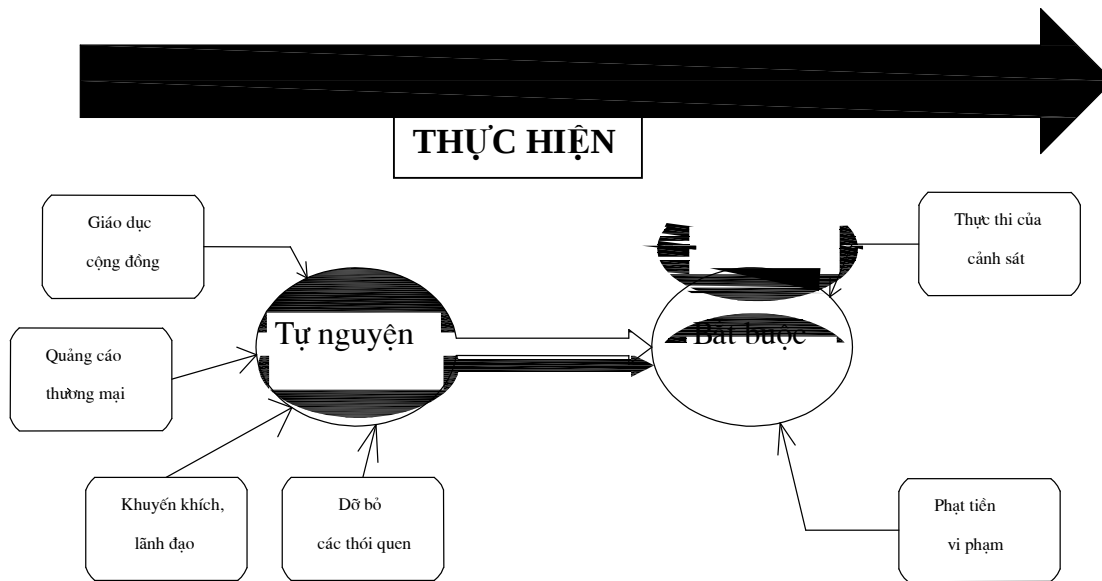
Nếu một phần của chương trình sử dụng mũ bảo hiểm là sản xuất mũ bảo hiểm thì điều rất quan trọng là mũ bảo hiểm phải được thiết kế theo tiêu chuẩn mới nhất, và phù hợp với điều kiện giao thông đường bộ địa phương. Mô-đun 1 mô tả những vấn đề phải ghi nhớ khi thiết kế mũ bảo hiểm.

3.5. Làm cách nào để tăng cường sự chấp hành luật pháp.

Rất nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng việc sử dụng mũ bảo hiểm là cách hiệu quả nhất để giảm thiểu thiệt mạng và các thương vong nghiêm trọng tại vùng đầu đối với người điều khiển xe máy. Để tăng cường việc sử dụng mũ bảo hiểm, yêu cầu cần phải có cách tiếp cận tổng hợp liên quan đến nhiều lĩnh vực và chuyên ngành (xem bảng 3.5). Các biện pháp yêu cầu người đi xe máy đội mũ bảo hiểm nên được đưa ra theo hai hướng: tự nguyện và bắt buộc.

Việc phát động một chương trình thúc đẩy biện pháp tự nguyện sử dụng mũ bảo hiểm là rất tốt trước khi các biện pháp bắt buộc được áp dụng. Bảng 3.5 minh họa những kế hoạch cụ thể để có thể khuyến khích việc tự nguyện mang mũ bảo hiểm. Những kế hoạch này bao gồm: các chiến dịch giáo dục cộng đồng, quảng cáo thương mại của các công ty sản xuất, các hình mẫu tiêu biểu (đóng vai trò làm gương) và các kế hoạch khuyến khích nhân viên và quan chức chính phủ. Tiếp theo các kế hoạch này, các hoạt động cần phải chú trọng vào việc thông tin tới cộng đồng về điều luật sắp áp dụng việc bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm, đảm bảo rằng lực lượng cảnh sát được trang bị sẵn sàng để làm cho luật đi vào đời sống một cách hiệu quả. Ngoài ra hệ thống phạt vi phạm cũng phải được thiết lập dành cho những người cố ý vi phạm.

Hình 3.5 Phương pháp tiếp cận kết hợp



3.5.1. Biện pháp vận động tự nguyện sử dụng mũ bảo hiểm

Những phương pháp sau có thể được sử dụng để khuyến khích việc sử dụng mũ bảo hiểm

Giáo dục cộng đồng

Giáo dục cộng đồng liên quan đến tất cả các hoạt động định hướng vào các vấn đề xã hội hóa như tiêu chuẩn mũ bảo hiểm, xây dựng luật về bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm, cũng như quy mô về tai nạn giao thông đường bộ của những người điều khiển xe máy. Nó cũng bao gồm thông tin về lợi ích sử dụng mũ bảo hiểm và tại sao đội chúng lại là một hoạt động tự nhiên của người đi xe máy. Những cách phổ biến thông tin này được mô tả chi tiết hơn trong mục 3.6

Các chương trình thông tin công cộng và giáo dục nhằm khuyến khích việc sử dụng mũ bảo hiểm của người đi xe đạp và xe máy có thể là:

- Khuyến khích và củng cố việc thay đổi hành vi.
- Nâng cao sự hỗ trợ cộng đồng
- Tác động các tiêu chuẩn xã hội, khiến cho việc đội mũ bảo hiểm được chấp nhận nhiều hơn trong xã hội.
- Tạo ra môi trường hỗ trợ cho việc thông qua các luật và chính sách khuyến khích sử dụng mũ bảo hiểm.

Quảng cáo thương mại

Quảng cáo thương mại của các nhà sản xuất mũ bảo hiểm và những người bán lẻ đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao ý thức tự giác đội mũ bảo hiểm. Các nghiên cứu về thói quen tiêu dùng đã chỉ ra rằng nhận thức về mũ bảo hiểm có

thể lan truyền thông qua lời truyền miệng, và khi đó việc sử dụng mũ bảo hiểm trở thành điều bình thường trong xã hội.

Vai trò hình mẫu tiêu biểu

Sử dụng các hình mẫu nhất định có thể tác động đến việc người dân sử dụng mũ bảo hiểm trước khi luật bắt buộc được thực thi. Các hình mẫu cụ thể được chọn sẽ tùy thuộc vào nhóm định hướng mục tiêu trong cuộc vận động. Nhóm định hướng này có thể là những người dùng trẻ tuổi – nhóm người cấu thành một bộ phận quan trọng trong số những người điều khiển xe máy (và cả người ngồi sau). Trong trường hợp này, mẫu điển hình được nhìn thấy rộng rãi sử dụng những chiếc mũ bảo hiểm thời trang có thể là những ca sĩ nổi tiếng, ngôi sao truyền hình hay vận động viên thể thao nổi tiếng. Đối với nhóm mục tiêu khác, hình mẫu có thể là các chuyên gia, tiến sĩ nổi tiếng hay doanh nhân thành đạt.

Kế hoạch khuyến khích nhân viên

Các chủ doanh nghiệp (thuộc khu vực Nhà nước và tư nhân) đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm bằng cách khuyến khích nhân viên của mình đội mũ bảo hiểm từ nhà đến nơi làm việc (xem thêm mục Chú ý ở trang sau). Bên cạnh lợi ích cộng đồng, đây là điều rất tốt cho các công ty vì chủ doanh nghiệp sẽ được tôn vinh là “các ông chủ tốt” do đã phổ biến chương trình sử dụng mũ bảo hiểm đến nhân viên của họ. Kế hoạch như vậy có thể đặc biệt thành công ở những nước mà nhân viên đi từ nhà đến nơi làm bằng phương tiện xe máy.

Chủ doanh nghiệp có thể đưa ra các khuyến khích sau đối với nhân viên để thúc đẩy việc đội mũ bảo hiểm:

- Trợ cấp mua mũ bảo hiểm cho nhân viên và thành viên gia đình họ
- Nhắc nhở điều này như một sự chú ý trong bản tin (newsletter) đến nhân viên.
- Quà khuyến mãi từ công ty, kèm theo các quà tặng và phần thưởng khác.
- Cho phép những người sử dụng mũ bảo hiểm có thể tham gia kỳ quay xổ số đặc biệt.
- Một vài công ty xem xét việc thường xuyên sử dụng mũ bảo hiểm như điểm cộng khi tiến hành đánh giá tổng kết cuối năm và phân chia phần thưởng.
- Quy định việc sử dụng mũ bảo hiểm như một điểm trong nội quy đối với nhân viên (được ghi rõ trong nội quy công ty): điều này có thể được coi như trường hợp nửa tự nguyện, vì nhân viên có thể chọn lựa không làm việc cho một công ty đặt ra quy định như vậy.



Các công ty tư nhân có thể tiến hành thúc đẩy việc đội mũ bảo hiểm

Nhận biết sự quan trọng của việc đội mũ bảo hiểm để có thể tạo ra đội ngũ lao

động mạnh khỏe cũng như đảm bảo hiệu suất lao động tiềm năng tránh khỏi những mất mát gây ra bởi tai nạn trên đường, rất nhiều công ty tại Việt Nam đã bắt đầu áp dụng chính sách thúc đẩy việc đội mũ bảo hiểm đối với nhân viên. Việc áp dụng này bao gồm những phương pháp tự nguyện và cả bắt buộc. Ví dụ: một vài công ty cung cấp mũ bảo hiểm cho nhân viên của họ, trong khi có những công ty lại cung cấp mũ bảo hiểm đạt tiêu chuẩn quốc gia cho các thành viên gia đình nhân viên. Bên cạnh những biện pháp mềm mỏng, các công ty còn có các biện pháp bắt buộc cứng rắn để thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm. Những nhân viên không sử dụng mũ bảo hiểm trên đường từ nhà đến nơi làm việc đầu tiên sẽ nhận lời quở trách và sau đó là các văn bản cảnh cáo nếu tiếp tục vi phạm. Trong một vài trường hợp, tầm quan trọng các chính sách bắt buộc của công ty được củng cố thêm bằng việc xử phạt thật nặng đối với các nhân viên cấp cao để làm gương cho các nhân viên bình thường.

Các kế hoạch của chính phủ: khuyến khích và làm giảm bớt sự thoái chí của người dùng.

Việc lập ra các kế hoạch của chính phủ có thể là một cơ chế quan trọng trong việc thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm. Điều này bao gồm việc khuyến khích các nhà sản xuất mũ bảo hiểm, người dân hay giảm thiểu sự thoái chí khi sử dụng mũ bảo hiểm. Ví dụ như, chính phủ của một quốc gia nơi có rất nhiều trẻ em ngồi trên xe máy cùng bố mẹ, điều phổ biến tại các quốc gia Châu Á, có thể lập ra một kế hoạch trợ cấp giá mũ bảo hiểm cho trẻ em còn đang trong độ tuổi đến trường. Chú ý dưới đây chỉ ra một thí dụ về khuyến khích của chính phủ trong việc thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp.



Sự khuyến khích của bang Victoria trong việc thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp.

Giữa những năm 1984 và 1989, chính phủ Úc ở bang Victoria đã tiến hành một kế hoạch hạ giá trong 7 dịp khác nhau. Mỗi dịp, người dân có thể mua mũ bảo hiểm xe đạp với giá rẻ hơn 10\$ so với bình thường đối với những loại mũ sản xuất tại Úc và đạt tiêu chuẩn. Khoảng 180.000 chiếc mũ đã được trợ giá bởi chính phủ với chi phí là 1,8 triệu đô la Úc. Kế hoạch giảm giá mũ bảo hiểm là một thành phần quan trọng trong chương trình thành công này của chính phủ. Chương trình đã dẫn đến sự nâng cao mạnh mẽ trong tỉ lệ người dùng mũ bảo hiểm xe đạp và cùng lúc đó giảm thiểu tỉ lệ tương ứng các tai nạn vùng đầu cũng như số người thiệt mạng.

Thoái chí trong việc sử dụng mũ bảo hiểm, liên quan đến vấn đề tài chính mà người tiêu dùng gặp phải, chủ yếu bởi giá thành cao của mũ bảo hiểm. Thông thường, sự thoái chí tồn tại mà người tiêu dùng không biết được, chúng kết hợp trong nhiều loại hình thuế (ví dụ thuế bán hàng, thuế giá trị gia tăng, thuế nhập khẩu) và tác động của chúng về mặt hiệu quả việc sử dụng mũ bảo hiểm không phải lúc nào cũng có chủ đích. Những sự thoái chí khác có thể bao gồm chi phí gánh chịu bởi người tiêu dùng khi phải tốn thời gian và tiền bạc để đến các cửa hàng hay gara, những nơi bán mũ bảo hiểm.

Tập trung làm giảm sự thoái chí như là một phần trong chiến dịch vận động thông qua vận động hành lang việc miễn thuế nhất định đối với các mặt hàng mũ bảo hiểm, tăng số lượng các điểm bán mũ bảo hiểm. Những biện pháp này có thể có tác động chủ yếu đến việc sử dụng mũ bảo hiểm, đặc biệt khi thông qua việc giảm giá thành đối với người tiêu dùng.

Cách đánh giá chi phí và yêu cầu cung cấp mũ bảo hiểm ra thị trường là một phương pháp tốt để khám phá ra các hình thức thoái chí, và do đó có thể tìm ra các biện pháp tốt để giảm thiểu các tác động tiêu cực này.

3.5.2. Các biện pháp ép buộc thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm

Các cơ quan chính phủ, đặc biệt những cơ quan tham gia vào nhóm làm việc, nên làm gương và áp dụng việc đội mũ bảo hiểm bắt buộc đối với chính đội ngũ nhân viên của họ dưới hình thức ký kết quy định trong hợp đồng lao động. Các cơ quan ở đây bao gồm các phòng ban về giao thông đường bộ, y tế cũng như các cơ quan cảnh sát.

Công khai các luật về bắt buộc đội mũ bảo hiểm

Người đi xe máy phải được cung cấp thông tin sâu rộng về luật sắp áp dụng và cách áp dụng luật như thế nào cũng như hình phạt đối với việc vi phạm. Việc phổ biến thông tin này phải được tiến hành thông qua hệ thống truyền thông, báo chí hay biển quảng cáo.

Khung 3.6: Chính sách thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm liên quan công việc tại Cẩm Pu Chia

Mặc dù những người đi xe máy chiếm hơn 75% phương tiện giao thông đường bộ tại Cẩm Pu Chia và khoảng 90% tại thủ đô Phnôm Pênh, rất ít người tham gia giao thông đường bộ sử dụng mũ bảo hiểm. Từ năm 2002, tổ chức y tế thế giới (WHO) đã hỗ trợ một chương trình hành động nhằm thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm tại Phnôm Pênh. Nỗ lực phối hợp này bao gồm các bộ ngành chính phủ, lực lượng cảnh sát cũng như một số tổ chức phi chính phủ. Dự án này có sự cộng tác của Bộ y tế Cẩm Pu Chia và tổ chức Handicap International, với sự kết hợp của các chiến dịch truyền thông, đưa ra luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm, và các chính sách thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm nhằm phòng tránh tai nạn xảy ra.

Thành phần thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm liên quan đến công việc là một sáng kiến khuyến khích nhân viên từ nhân viên các cơ quan chính phủ, tổ chức phi chính phủ đến cơ quan Liên Hiệp Quốc làm gương thực hiện, áp dụng và giám sát các chính sách yêu cầu đội mũ bảo hiểm đối với nhân viên khi đi xe máy. Cơ quan WHO tại Cẩm Pu Chia ký hợp đồng với Handicap International để thăm một vài trụ sở để quảng bá cho an toàn giao thông đường bộ và phát triển các chính sách an toàn giao thông đường bộ rộng khắp.

(Chú thích ảnh: Các lái xe mô tô của Handicap International tại Phnôm Pênh sử dụng mũ bảo hiểm theo quy định)

Áp dụng luật và loi cuốn lực lượng cảnh sát:

Để luật bắt buộc về đội mũ bảo hiểm có được hiệu quả, cảnh sát giao thông đường bộ phải cam kết áp dụng nó một cách thoả đáng. Trong khi các chiến dịch giáo dục cộng đồng nhằm nâng cao nhận thức, việc áp dụng luật pháp là rất quan trọng để có thể đạt được sự tuân thủ rộng khắp. Người dân phải hiểu rằng luật pháp sẽ được áp dụng nghiêm ngặt và những người không chấp hành sẽ bị phạt tiền hoặc – trong những trường hợp vi phạm nhiều lần – sẽ phải chịu những hình phạt nặng hơn.

Đưa luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm vào thực thi có thể tạo thêm một gánh nặng đối với lực lượng cảnh sát. Rất cần thiết phải xác định năng lực của lực lượng cảnh sát hiện thời và quyết định xem liệu có cần phải tuyển thêm người. Trong mọi trường hợp, cảnh sát giao thông đường bộ cần phải được hướng dẫn về luật mới và làm cách nào có thể áp dụng chúng tốt nhất.

Việc cảnh sát có thể đương đầu tốt như thế nào sẽ giúp cho việc quyết định liệu có phải thực hiện tổng thể luật hay còn gọi là áp dụng từng bước (xem thêm trong Khung 3.7). Nếu phải áp dụng từng bước thì những khu vực ít người đội mũ bảo hiểm và tỉ lệ thương vong cao sẽ là những nơi phải áp dụng đầu tiên.

Khung 3.7: Thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm tại Nepal

Việc sử dụng xe máy đã tăng lên 6 lần ở Nepal từ năm 1993. Một bộ luật thông qua bởi chính phủ vào năm ngoài quy định bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm đối với người đi xe máy, mặc dù rằng việc áp dụng luật này là hạn chế và người ngồi sau được miễn việc áp dụng trên tất cả đường phố tại thủ đô nước này, Kathmandu. Tuy nhiên kể từ năm 2003, luật bắt buộc đội mũ bảo hiểm đã được áp dụng một cách nghiêm ngặt đối với người điều khiển xe máy tại thủ đô. Việc thắt chặt luật này có được nhờ sự hỗ trợ chính trị mạnh mẽ từ người sau này là bộ trưởng Bộ Y Tế, một nhà giải phẫu thần kinh. Ông đã nhận thức rõ ràng về số lượng tăng cao các ca chấn thương sọ não, thực tế được công nhận bởi các phò mổ khám chấn thương.

Luật sử dụng mũ bảo hiểm đã có hiệu quả giảm thiểu các ca chấn thương sọ não của người điều khiển xe máy tại thủ đô, theo ghi nhận tại các bệnh viện lớn, báo cáo khám nghiệm tử thi, và hệ thống dữ liệu quốc gia của cảnh sát giao thông đường bộ. Sự sụt giảm số người thiệt mạng cũng được ghi nhận chủ yếu bởi người dân tại thung lũng Kathmandu, nơi việc áp dụng luật được cải thiện từ năm 2003. Tuy nhiên, những chấn thương nghiêm trọng khác xuất hiện nhiều hơn trong cùng thời điểm này. Điều này có nguyên nhân từ tỉ lệ những người say rượu bia khi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, làm tăng số lượng vụ tai nạn giao thông đường bộ. Một nguyên nhân khác về tỉ lệ tăng cao các ca chấn thương sọ não từ khi bộ luật được thông qua là do việc sử dụng mũ bảo hiểm không đúng quy cách hoặc đội những mũ bảo hiểm không đạt tiêu chuẩn. Mặc dầu đạt được thành công trong việc giảm tỉ lệ thương vong tại thủ đô, việc áp dụng luật này còn rất hạn chế ở các đô thị khác, với tỉ lệ người sử dụng mũ bảo hiểm rất thấp.

Sự cơ giới hóa nhanh của Nepal và đặc biệt là việc tăng cường sử dụng phương tiện xe máy đồng nghĩa với việc *sử dụng mũ bảo hiểm* trở nên tối quan trọng trong việc giảm thiểu thương vong. Trong khi có những cam kết chính trị, để những cam kết ấy trở thành kết quả chắc chắn, các nỗ lực bao gồm việc áp dụng bắt buộc đội mũ bảo hiểm là rất cần thiết tại thủ đô và nên nhân rộng, áp dụng trên mọi con đường trong phạm vi toàn quốc.

Đâu là mục tiêu của việc bắt buộc thực thi luật?

Mục tiêu sự can thiệp nhằm hỗ trợ tích cực thực thi luật sử dụng mũ bảo hiểm là bảo rằng mũ bảo hiểm được những người đi xe máy sử dụng trên đường phố trong mọi thời điểm.

Kết quả cần có là thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm, điều này sẽ làm giảm thiểu tai nạn vùng đầu, chấn thương trên đường phố cũng như số người thiệt mạng. Sự ủng hộ về chính trị là vô cùng quan trọng để có thể đạt được kết quả thành công. Các lực lượng cảnh sát phải được sử dụng thực sự hiệu quả các nguồn lực hiếm hoi để phát triển tối đa giá trị áp dụng của bộ luật.

Việc áp dụng chiến lược bộ luật có thể kết hợp bốn nguyên tắc quan trọng của cảnh sát trong can thiệp đa chiều. Việc áp dụng phải thỏa mãn các yêu cầu sau:

- ***Tính rõ ràng ngày càng tăng của việc bắt buộc thực thi điều luật:*** điều này bao gồm các điểm kiểm soát và rào chắn được bố trí chiến lược, dễ dàng nhận biết và rõ ràng đối với công chúng. Phải có sự thay đổi về không gian, mật độ và thời điểm trong ngày và đêm. Cũng cần thiết phải có nhiều sĩ quan cảnh sát trong một nhóm làm việc. Việc rõ ràng bao gồm cả biển báo ký hiệu về việc áp dụng bộ luật, áo gi lê chống đạn cho lực lượng cảnh sát và thiết bị chiếu sáng thích hợp cho lực lượng làm việc về đêm.
- ***Liên tục tiến hành các chiến dịch ra quân làm nghiêm bộ luật.*** Điều này góp phần làm cho người đi xe máy hiểu rằng nguy cơ bị xử phạt khi không chấp hành luật là rất lớn – tại bất kỳ đâu và bất cứ thời điểm nào.
- ***Áp dụng luật nghiêm ngặt và kiên định:*** sau một thời gian cảnh báo dư luận ban đầu, việc bắt buộc của cảnh sát cần phải nghiêm ngặt và không phân biệt giữa các đối tượng (công bằng và kiên định). Điều này có thể dẫn đến sự thay đổi trong thói quen người điều khiển xe máy – không phải chỉ trong thời gian ngắn hạn, trên đường cao tốc hay tại những nơi có trạm kiểm soát. Nếu không có sự bắt buộc về mặt luật pháp, sẽ có hạn chế hoặc rất ít người chấp hành.
- ***Áp dụng phổ biến ra cộng đồng.*** Để đạt được hiệu quả tối đa, bắt buộc tuân thủ phải được kết hợp với các chiến dịch giáo dục và phổ biến liên quan đến khuyến khích liên tục được thực hiện từ phía chính phủ, chính quyền địa phương, hệ thống truyền thông đại chúng và các cơ quan liên quan. Điều này đồng nghĩa với việc tiến hành các chiến dịch phổ biến trước, trong và sau khi các hoạt động kiểm soát với thông điệp an toàn được ngày càng củng cố. Các sách nhỏ cầm tay có thông tin về việc đội mũ bảo hiểm đúng cách phải được phân phát với lời cảnh báo vi phạm luật sẽ bị xử một khoản phạt thích đáng. Giáo dục và hướng dẫn phải bao gồm nhắc nhở các tài xế mua và sử dụng mũ bảo hiểm đồng thời khuyến khích và thường xuyên đưa ra các thông điệp về an toàn giao thông đường bộ.

Các hoạt động mục tiêu nên được kế hoạch rõ ràng với tất cả cảnh sát giao thông đường bộ, họ phải được rèn luyện và hướng dẫn tường tận. Mục tiêu an toàn phải được đặt lên hàng đầu bao gồm sự xem xét an toàn cho các sĩ quan thực thi nhiệm vụ và những người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, việc sử dụng an toàn các thiết bị và lựa chọn các điểm kiểm soát hợp lý.

Các sĩ quan chỉ huy cảnh sát phải coi rằng chi phí bỏ ra để bắt buộc chấp hành luật pháp là khá nhỏ khi đem so sánh với chi phí tiêu tốn vào các ca phẫu thuật, chăm sóc y tế và phục hồi chấn thương.

Việc bắt buộc mang tính chất chiến lược có thể đạt được các thành quả bền vững bằng cách nâng cao phần trăm người điều khiển xe máy cũng như người ngồi sau (tham gia giao thông đường bộ) sử dụng mũ bảo hiểm. Mục tiêu là tạo ra nhận thức rằng nguy cơ số tiền khi bị bắt và phạt sẽ nhiều hơn cái giá bỏ ra khi mua mũ bảo hiểm và sự khó chịu bất tiện khi đội mũ bảo hiểm.

Đào tạo sĩ quan cảnh sát. Sĩ quan cảnh sát cần phải được đào tạo các chiến lược và chiến thuật hiệu quả để đạt được thành công tối đa. Nó bao gồm:

- Kiến thức về bộ luật.
- Hiểu biết về tác dụng của mũ bảo hiểm trong việc giảm chấn thương vùng sọ, não và mặt (thậm chí trong những tai nạn mà tốc độ đi còn chậm)
- Sĩ quan cảnh sát đi đường trên xe công vụ hay phương tiện tư đều phải chấp hành luật pháp để làm gương cho người dân.
- Hiểu biết làm thế nào để lập rào chắn và các điểm kiểm soát an toàn cũng như hiệu quả để bắt buộc thực thi luật một cách tối đa đối với các phương tiện lưu thông trên đường. Điều này cũng bao gồm các biển báo hoặc băng rôn cỡ lớn quy định rõ cho toàn bộ người điều khiển xe máy việc bắt buộc thực hiện luật pháp, ví dụ như “Điểm kiểm soát đội mũ bảo hiểm” hay “Mũ bảo hiểm có thể cứu mạng bạn!”.
- Làm thế nào để nhắm tới các khu vực tỉ lệ vi phạm cao.
- Làm thế nào cung cấp lời khuyên và giáo dục hữu ích tới người điều khiển xe máy.
- Hiểu được tác động của tai nạn xe máy tới nguồn lực con người cũng như tài chính; tới cộng đồng và các nguồn tiền tiết kiệm; tới lực lượng cảnh sát và lực lượng cứu hộ. Hiểu được hiệu quả của chương trình bắt buộc chấp hành khi đưa luật vào áp dụng.
- Hiểu biết về những khía cạnh khác của an toàn giao thông đường bộ khi lưu thông bằng xe máy bao gồm sự an toàn, tầm nhìn rõ ràng của lái xe cũng như việc sử dụng các công cụ an toàn khác như quần áo bảo hộ và giày ủng.
- Hiểu biết cách tốt nhất để đánh giá được hiệu quả của việc bắt buộc chấp hành luật. Thành công của chiến dịch được quy định rõ bởi mức độ áp dụng luật xác định bởi cộng đồng những người điều khiển xe máy chứ không phải bởi số lượng những vi phạm hay cảnh cáo được viện dẫn. Sự

chấp hành phải được đánh giá bằng phần trăm tăng lên của tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm. Một cách đánh giá khác là số lượng đang hoạt động các điểm kiểm soát, các bài giảng giáo dục cộng đồng cũng như cảnh báo trên phương diện các cá nhân và giới truyền thông. Cũng cần thiết phải có sự củng cố tích cực để khen thưởng và khuyến khích an toàn cho lái xe.

Việc bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm có thể tạo nên sự thay đổi. Đối với việc tuân thủ hiệu quả luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm:

- Bắt buộc phải bao gồm cảnh cáo ngăn chặn và thiết thực tới những lái xe không sử dụng mũ bảo hiểm.
- Ngụy cơ nhận thấy về việc bị xử phạt nếu vi phạm pháp luật phải cao.

Bảng 3.7 chỉ rõ một vài vướng mắc có thể gặp phải trong việc cố gắng áp dụng luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm, cũng như các hành động hợp lý để giải quyết chúng.

<i>Bảng 3.7: Vượt qua các rào cản và khó khăn trong việc áp dụng luật một cách hiệu quả</i>	
Rào cản	Các biện pháp khắc phục
Nguồn lực cảnh sát có hạn	• Các kế hoạch chiến lược cho các sĩ quan cao cấp, tính rõ ràng cao, hành động bắt buộc tuân thủ - triển khai nguồn lực và phối hợp. • Kết hợp giáo dục tuyên truyền và bắt buộc. • Chiến lược truyền thông mạnh mẽ • Chiến lược hỗ trợ cộng đồng. • Phân phối lực lượng cảnh sát giao thông đường bộ bổ xung.
Canh tranh với các ưu tiên khác phải thực hiện của lực lượng cảnh sát	• Các sĩ quan cảnh sát cao cấp và nhân viên chính phủ phải hiểu sự tiết kiệm thực sự và tổn hại nguồn lực con người khi xảy ra tai nạn trên đường khi đem so sánh với chi phí tương đối thấp của việc bắt buộc thực thi luật. • Coi trọng các chi phí tiết kiệm được bởi việc bắt buộc giao thông đường bộ mang tính chất chiến lược.
Sự tự mãn khi đạt được thành công bước đầu	• Nâng cao rèn luyện sĩ quan cảnh sát, người giám sát và quản lý cảnh sát bằng việc nhấn mạnh nguy cơ với lái xe, người ngồi sau và cả cộng đồng.
Sự thông cảm của sĩ quan cảnh sát đối với người lái xe • Mũ bảo hiểm được trình bày là nóng, không thuận tiện hay làm cho người điều khiển không nghe được còi xe. • Chi phí mua mũ bảo hiểm cao đối với lái xe. • Chi phí tích lũy các khoản phạt, ví dụ: một vài thành viên gia đình sử dụng chung một chiếc xe máy	• Giáo dục lực lượng cảnh sát các nguy cơ liên quan của việc không sử dụng mũ bảo hiểm. • Giáo dục cộng đồng • Công bố các trợ cấp chính phủ khi mua mũ bảo hiểm. • Khuyến khích việc mua mũ bảo hiểm trước khi luật hay giấy phép bắt buộc đội mũ bảo hiểm được thông qua hay sửa đổi.

Năng lực thiếu hiệu quả hay không thích đáng của các chiến lược bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm và nhận thức về việc bắt buộc là không thể đối với tình trạng không tuân thủ rộng khắp	• Phát triển một chiến lược bắt buộc tuân thủ luật pháp kết hợp nhiều biện pháp. • Tìm ra và công khai các gương thành công nhỏ. • Mô hình hóa các tấm gương việc thực thi tốt. • Đặt mục tiêu triển khai bắt buộc đội mũ bảo hiểm rộng khắp.
Tham nhũng có thể bao gồm: • Cảnh sát giao thông đường bộ thu hồi tiền phạt mà không nộp lại vào Ngân Sách Nhà Nước. • Những món tiền bất hợp pháp hay phi đạo đức trong việc bỏ qua bắt phạt (hối lộ cảnh sát)	• Lập các biện pháp phòng tránh tham nhũng. • Phải coi rằng tham nhũng có thể làm suy yếu sự lưu thông an toàn trên đường. • Nâng cao giáo dục và đào tạo sĩ quan cảnh sát. • Xem xét việc tăng lương cho cảnh sát giao thông đường bộ sau khi có thử thách thích hợp. • Khuyến khích đề ra luật về các nguyên tắc đạo đức/ ứng xử.

Khung 3.8: Thông qua một luật sử dụng mũ bảo hiểm cho người đi xe đạp: điều gì cần thiết để người dân sử dụng mũ?

Vào tháng 10 năm 2004, chính phủ Nam Phi đã thông qua luật bắt buộc tất cả những người đi xe đạp phải đội mũ bảo hiểm. Quy định này yêu cầu sử dụng mũ bảo hiểm phải được buộc chặt và vừa vặn thích hợp khi tham gia lưu thông bằng xe đạp, kể cả người ngồi sau. Theo số liệu an toàn giao thông đường bộ toàn quốc của Nam Phi, 207 người điều khiển xe đạp đã bị chết vì tai nạn vào năm 2004.

Các nhà sản xuất xe đạp Nam Phi chủ động quảng bá việc sử dụng mũ bảo hiểm thông qua tem dán ngay trên xe, với các thông điệp như “Quý trọng đầu của bạn, sử dụng mũ bảo hiểm”. Những hãng khác cung cấp cho các đại diện bán hàng những bài huấn luyện nhỏ về sự khác biệt của các loại sản phẩm bán kèm xe đạp, bao gồm mũ bảo hiểm. Các đại diện bán hàng cũng được huấn luyện khuyến khích người tiêu dùng mua các thiết bị bảo vệ như mũ bảo hiểm. Thậm chí trước khi luật được thông qua, Liên Đoàn Xe Đạp Nam Phi đã công nhận luật quốc tế về sử dụng mũ bảo hiểm trên đường đua, và ngăn chặn không cho thi đấu đối với các tay đua không có mũ bảo hiểm vừa vặn.

Mặc dù vậy, chưa đầy một năm sau khi luật được thông qua, hầu hết người điều khiển xe đạp tại Nam Phi đều không sử dụng mũ bảo hiểm. Mặc dù hệ thống truyền thông đã hoạt động tương đối mạnh trong suốt thời gian bộ luật được thông qua, vẫn có rất ít nhận thức về nó. Đây là trường hợp xảy ra ngay trong các tổ chức xe đạp – những câu lạc bộ chủ yếu cho những người đạp xe thông thường, bên cạnh đó họ vẫn tổ chức các cuộc đua.

Việc bắt buộc thực thi luật này là rất hạn chế - phản ánh các khó khăn trong việc áp dụng luật quốc gia vào từng địa phương. Một vài cảnh sát giao thông đường bộ, khi được phỏng vấn về bộ luật này, thậm chí còn không biết là nó đã được đem ra áp dụng. Một vài cảnh sát khác nói rằng luật không được áp dụng bởi vì tồn tại các thiếu sót trong kiến thức cộng đồng về vấn đề này, và rằng họ còn đang cân nhắc về mức phạt thích hợp đối với mỗi vi phạm. Mặc dù trong những khu vực cụ thể, cảnh sát giao thông đường bộ chủ động tham gia vào việc phổ biến nhận thức về lợi ích của việc đội mũ bảo hiểm khi đi xe đạp và luật mới này, tuy nhiên đây không phải là những trường hợp điển hình trên toàn quốc. Kết quả là, một số cảnh sát đang yêu cầu Bộ giao thông đường bộ quốc gia cần phải đưa ra hướng dẫn cụ thể về việc áp dụng luật mới như thế nào tại cấp độ địa phương.

Hình phạt đưa ra với mỗi vi phạm

Các biện pháp khác nhau có thể sử dụng để đưa luật đi vào đời sống của người dân:

- *Thông báo chú ý:* có thể được dùng vào thời điểm sau khi luật vừa được thông qua và trước khi nó đi vào hiệu lực hoàn chỉnh. Các thông báo này thông tin cho người điều khiển xe máy rằng sẽ có sự thay đổi về luật và trong tương lai một hình phạt sẽ được đưa ra với những ai vi phạm.

- *Hình phạt cố định*: được đưa ra với một biên lai phạt tại địa điểm xảy ra tai nạn, yêu cầu người vi phạm phải nộp tiền phạt tại một cơ quan nhất định vào ngày ghi trên biên lai. Để biện pháp này hoạt động hiệu quả, một cơ sở dữ liệu vi tính hóa phải được thành lập để ghi nhận các hành vi vi phạm. Trong suốt thời gian phổ biến luật, việc nộp tiền phạt có thể được bỏ, ví dụ người vi phạm có thể mua một mũ bảo hiểm và nộp một biên lai mua mũ có ngày mua chứng thực sau ngày vi phạm.
- *Phạt ngay tại hiện trường*: được thu tại những nước mà ở đó người vi phạm nộp tiền trực tiếp cho cảnh sát tại hiện trường. Tiền sau đó sẽ được nộp lại cho các cơ quan bộ có thẩm quyền về giao thông đường bộ. Tuy nhiên, phải chú ý rằng trong rất nhiều trường hợp, đặc biệt với những nơi tiền lương cảnh sát giao thông đường bộ thấp, biện pháp này có thể không hiệu quả và có thể là nguyên nhân cho tham nhũng và hối lộ. Những hệ thống như vậy có thể nâng cấp ngay tức khắc bằng việc đảm bảo rằng không có sự nộp tiền nào được thực hiện tại các trạm kiểm soát và kiểm toán đầy đủ về bất cứ giao dịch tài chính nào được thường xuyên duy trì.
- *Tịch thu bằng lái hay phương tiện xe máy* có thể áp dụng như một điều luật bổ sung, được áp dụng với những cá nhân vi phạm nhiều lần. Tuy nhiên, biện pháp như vậy thường chỉ được thực thi sau khi tất cả các biện pháp khác đã được dùng.

3.6. Huy động cộng đồng tham gia như thế nào

Việc tiến hành các chiến dịch kêu gọi cộng đồng yêu cầu kiến thức chuyên môn về vận động và quảng cáo, phát triển các mục tiêu cụ thể, kết hợp các thông điệp chiến dịch và người tiếp nhận mục tiêu, quy định khung thời gian cho việc áp dụng và một phương pháp đánh giá chủ động hiệu quả chiến dịch.

3.6.1. Lựa chọn một cơ quan thực hiện chiến dịch.

Một chiến dịch tiếp thị thành công đòi hỏi phải được tiến hành bởi một đội ngũ tốt trực thuộc một cơ quan chính phủ, tuy nhiên cần phải có chuyên môn về Marketing và quảng cáo. Tuy nhiên, việc quản lý chung của toàn bộ chiến dịch nên có sự chịu trách nhiệm của một cơ quan chính phủ. Chiến dịch cũng cần phải có sự hỗ trợ của một cơ quan quan hệ công chúng và một đơn vị nghiên cứu, trù phi cơ chế của các cơ quan chính phủ này chỉ phục vụ cho chính bản thân chúng.

Bước đầu tiên trong việc lựa chọn cơ quan quảng bá là phát hành một tài liệu đề trình, phác thảo ra các mục tiêu và định hướng chung cho toàn bộ chiến dịch, thời gian lịch trình và nguồn vốn. Mục đích của tài liệu này là đánh giá khả năng đáp ứng của các cơ quan trong thực thi công việc. Từ các đơn xin ứng cử ban đầu, một danh sách rút gọn các cơ quan phù hợp sẽ được lập nên, dựa trên các tiêu chuẩn sau:

- Kinh nghiệm trước đây của các cơ quan này với các chiến dịch Marketing những vấn đề xã hội.
- Khả năng sáng tạo của họ.
- Địa điểm cơ quan.
- Khả năng quảng bá trên phương tiện truyền thông.
- Quy mô cơ quitiesp

Danh sách rút gọn các cơ quan sau đó được yêu cầu cho việc lựa chọn để làm công tác với việc cung cấp những ý tưởng sáng tạo, kế hoạch cho công tác truyền thông đại chúng và ngân sách

3.6.2. Mục tiêu của chiến dịch.

Khía cạnh quan trọng nhất của bất cứ chiến dịch nào là phải có được ý tưởng rõ ràng về mục tiêu cần đạt được của chiến dịch. Các mục tiêu cần phải được nêu ra thành những giới hạn có thể xác định được giá trị (có thể định lượng được). Ví dụ, người dân cần được phổ biến rằng “Trước tháng 12 năm 2006, tất cả người tham gia lưu thông trên đường bằng phương tiện xe máy, kể cả người ngồi sau, đều bắt buộc phải đội mũ bảo hiểm”. Tuy nhiên, có thể có mục tiêu *bên trong* mang tính kém tham vọng hơn. Ví dụ, mục tiêu *bên trong*, không phổ biến rộng rãi với người dân, có thể là “trước tháng 12 năm 2006, 75% số người tham gia lưu thông trên đường bằng phương tiện xe máy, kể cả người ngồi sau, sử dụng mũ bảo hiểm.”

Những giả thuyết đặt ra cho chiến dịch là, trong trường hợp những giả thuyết này xảy ra, việc sử dụng mũ bảo hiểm là rất hạn chế; ít yêu cầu về mặt luật pháp được đặt ra cho việc sử dụng mũ bảo hiểm; và có rất ít hoặc không có sự bắt buộc nào về phía cảnh sát.

Rất nhiều mục tiêu có thể thực hiện được, tùy thuộc vào việc có hay không một luật đầy đủ và tỉ lệ người sử dụng mũ bảo hiểm. Nó bao gồm:

- Tăng cường nhận thức cộng đồng rằng sử dụng mũ bảo hiểm phòng chống các hậu quả tai nạn nghiêm trọng.
- Tăng cường nhận thức rằng *từng* người điều khiển xe máy, bao gồm cả người ngồi sau, đều an toàn hơn khi sử dụng mũ bảo hiểm.
- Khuyến khích người dân mua và sử dụng mũ bảo hiểm.
- Truyền đạt thông điệp sử dụng mũ bảo hiểm bây giờ đã là sự bắt buộc.
- Thông tin đến người dân rằng sử dụng mũ bảo hiểm bây giờ đã trở thành luật bắt buộc và phổ biến rõ các hình phạt dành cho người vi phạm.
- Thúc đẩy việc bắt buộc thực hiện luật về mũ bảo hiểm bởi lực lượng cảnh sát.

Mỗi một mục tiêu cần phải được định lượng bằng các con số mục tiêu. Do đó đầu tiên rất cần thiết phải xác định rõ:

- Mức độ nhận thức hiện tại về giá trị an toàn của mũ bảo hiểm, khả năng cung cấp mũ bảo hiểm, giá thành và các yêu cầu về mặt luật pháp bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm.
- Mức độ hiện tại sử dụng mũ bảo hiểm, của cả người lái xe và người ngồi sau, ở khu vực thành thị cũng như nông thôn.
- Mức độ hiện tại của việc bắt buộc về mặt luật pháp sử dụng mũ bảo hiểm của lực lượng cảnh sát.

3.6.3. Thay đổi kiến thức và thái độ của người dân về việc sử dụng mũ bảo hiểm.

Các chiến dịch an toàn giao thông đường bộ hiệu quả nhất phải là những chiến dịch đạt được sự thay đổi trong thói quen của người dân. Dĩ nhiên cũng là vô cùng quan trọng trong việc nâng cao nhận thức và cải thiện thái độ người dân, nhiều mạng sống được cứu hơn khi mà thói quen cũ của người dân được thay đổi theo chiều hướng mong đợi của chiến dịch.

Những mô hình mới về hành vi có thể đạt được bằng sự can thiệp thường xuyên, hỗ trợ bởi thông tin và sự bắt buộc thực hiện. Khi sử dụng mũ bảo hiểm đã trở thành một điều bắt buộc, sẽ dễ dàng hơn rất nhiều để thuyết phục người dân về giá trị việc sử dụng mũ bảo hiểm. Phổ biến các hình phạt thậm chí còn được hoãn lại trong những giai đoạn đầu áp dụng, khi mà người dân nhận ra rằng luật là bắt buộc phải thực hiện.

Tại những vùng nông thôn của một số nước, nơi mà việc bắt buộc thực hiện luật còn rất hạn chế, một chiến dịch chủ yếu dựa trên công khai và thuyết phục tại những vùng như thế này khó có thể đạt được thành công về lâu dài. Với sự vắng mặt của lực lượng cảnh sát, việc bắt buộc thực hiện có thể tiến hành bởi hội đồng làng xã, những người cao tuổi trong cộng đồng hay thậm chí là thế hệ phụ huynh của nhóm mục tiêu tuyên truyền. Những người quản lý này sẽ cần phải được thuyết phục một cách hiệu quả về chiến dịch để họ có thể tác động đến những người khác việc sử dụng mũ bảo hiểm.

3.6.4. Làm việc với hệ thống truyền thông

Khung 3.9: Bắt buộc thực hiện luật đội mũ bảo hiểm tại Iran

Iran là một trong những nước có tỉ lệ người chết về tai nạn giao thông đường bộ nhiều nhất trên thế giới và mỗi năm tiêu tốn khoảng 6 tỉ đô la Mỹ để điều trị chấn thương gây ra bởi tai nạn. Xe máy góp phần tạo nên một tỉ lệ ngày càng tăng các loại động cơ tham gia đăng ký tại quốc gia này – chiếm khoảng 40% vào năm 2005. Hơn một nửa số vụ tai nạn giao thông đường bộ liên quan đến xe máy, những đối tượng mà nguy cơ gặp phải chấn thương nghiêm trọng hay thậm chí là thiệt mạng lớn gấp 10 lần so với người điều khiển ô tô. Hầu hết 70% số vụ chết người liên quan đến xe máy là do chấn thương sọ não, thông thường do việc không sử dụng hay sử dụng mũ bảo hiểm không đúng quy cách.

Mặc dù đã có luật từ nhiều năm tại Iran quy định người điều khiển xe máy phải sử dụng mũ bảo hiểm, mãi cho đến năm 2003 luật này mới được nghiêm ngặt áp dụng. Bắt đầu từ các tuyến phố chính tại Tehran, thủ đô Iran, cảnh sát giao thông đường bộ mở rộng dần sự bắt buộc thực hiện sử dụng mũ bảo hiểm, hỗ trợ bởi sự áp dụng hình phạt đối với những cá nhân vi phạm. Cùng lúc đó hội đồng thành phố Tehran phát động một chiến dịch trên truyền hình nhằm nâng cao nhận thức của luật đội mũ bảo hiểm. Kết quả là việc sử dụng mũ bảo hiểm tăng lên từ 2% năm 2003 lên 60% năm 2004 và hơn 90% năm 2005. Sáng kiến này sau đó được áp dụng cho 5 thành phố lớn khác, và đều đạt được kết quả tương tự.

Tuy nhiên, tại rất nhiều thị trấn nhỏ của Iran, tình hình lại khác hẳn. Tại đây, khoảng một nửa số xe máy là không đăng ký và rất nhiều người điều khiển xe máy không có bằng lái. Để nâng cao việc sử dụng mũ bảo hiểm tại những vùng này, các nghiên cứu đầu tiên được tiến hành với nghiên cứu về những người lái xe và tình hình kinh tế xã hội của họ.

Nghiên cứu tìm ra những sự khác biệt cơ bản giữa những người lái xe tại thị trấn nhỏ và những người ở thành phố. Đối với khoảng 85% dân số tại các thị trấn nhỏ, xe máy là phương tiện giao thông đường bộ duy nhất của toàn bộ gia đình, và 52% những người lái xe phụ thuộc vào phương tiện của họ trong việc vận chuyển hàng hóa. Mặc dầu 92% người lái xe tham gia khảo sát sở hữu một chiếc mũ bảo hiểm, chỉ có 13% sẵn sàng sử dụng chúng phản ánh tỉ lệ cao – khoảng 72% - những người có ấn tượng xấu về việc sử dụng mũ bảo hiểm.

Tiếp theo nghiên cứu này, một chương trình hành động ba năm đã được thiết lập giữa chính phủ và Viện Karolinska, Thụy Điển. Chương trình An Toàn Cộng Đồng về Sử Dụng Mũ Bảo Hiểm sẽ áp dụng nhiều cách tiếp cận khác nhau để nâng cao việc sử dụng mũ bảo hiểm tại các khu vực thành thị của Iran. Để đánh giá chương trình này, các thành phố có can thiệp được so sánh với nhóm chứng các thành phố không có can thiệp. Các thành phố trong nhóm thử nghiệm được triển khai những hoạt động sau:

- Một hệ thống cải thiện đăng ký xe máy cùng với việc tăng cường bắt buộc đăng ký xe máy và thi lấy bằng lái.
- Khuyến khích việc sử dụng mũ bảo hiểm, ví dụ, cung cấp mũ bảo hiểm với giá khuyến mãi.
- Áp dụng nghiêm luật bắt buộc đội mũ bảo hiểm.
- Phát hiện và cấm các xe máy hỏng hóc, cùng với việc đặc biệt khuyến khích việc sửa xe máy.
- Giáo dục cộng đồng về các chương trình mũ bảo hiểm tại địa phương
- Tổ chức triển lãm và lễ hội đường phố để khuyến khích sử dụng mũ bảo hiểm
- Giáo dục an toàn cho trẻ em.
- Kết hợp chủ động giữa các trường dạy lái.

5 thành phố thực nghiệm được so sánh với 9 thành phố nhóm chứng khác. Kết quả nghiên cứu giúp đỡ cho việc hình thành các can thiệp cần thiết để nâng cao việc sử dụng mũ bảo hiểm trên toàn bộ Iran, tạo các điều kiện thích ứng với nhu cầu của các thị trấn riêng lẻ.

Chú thích ảnh: Thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm tại thành phố Arsanjan, Iran.

Hệ thống truyền thông - bao gồm cả báo chí, hệ thống phát thanh vô tuyến và mạng Internet – phục vụ các chức năng khác nhau tại bất cứ chiến dịch giáo dục nào. Giới truyền thông có thể sẽ quan tâm và bản thân họ sẽ tham gia vào chiến dịch – mô tả các mục tiêu, nội dung và mức độ cải thiện của chiến dịch. Hệ thống truyền thông cũng có thể hỗ trợ cho chiến dịch, nhưng họ cũng có thể phê phán nhiều tới mức họ có thể tiến hành một chiến dịch đối đầu lại. Do đó, một điều rất quan trọng là lý do *tiến hành chiến dịch* phải được tuyên bố rõ ràng và dứt khoát. Nó có thể được nhấn mạnh, ví dụ, chi phí mũ bảo hiểm là rất nhỏ khi

đem so sánh với chi phí bỏ ra điều trị chấn thương, hoặc là con số thương vong vùng đầu là cao quá mức chấp nhận và có thể dễ dàng giảm thiểu nếu như người tham gia lưu thông bằng xe máy sử dụng mũ bảo hiểm.

Trong trường hợp hệ thống truyền thông ủng hộ, họ sẽ được dùng để quảng bá cho thông điệp của chiến dịch. Hệ thống truyền thông thường rất rành về việc công khai các tuyên bố của các nhân vật nổi tiếng trong ngành y tế, các lãnh tụ chính trị hay cảnh sát về giá trị của mũ bảo hiểm và các vấn đề nói chung về an toàn giao thông đường bộ. Truyền thông đại chúng ở địa phương có thể đóng một vai trò quan trọng không kém.

Một phần tiếp theo của chiến dịch là cần phải thông tin cho hệ thống truyền thông thường xuyên về các tiến triển và làm thế nào để đạt được các mục tiêu đề ra. Điều này có thể đạt được thông qua cơ quan chính phủ, hoặc cơ quan bên ngoài phụ trách mảng quan hệ công chúng.

3.6.5. Tạo nên thông điệp của chiến dịch.

Trước khi phát triển thông tin liên hệ về chiến dịch sử dụng mũ bảo hiểm, các yếu tố hạn chế việc sử dụng mũ bảo hiểm cần phải được xem xét, thông qua kiến thức về nội bộ và điều tra thị trường. Các nhóm mục tiêu chủ chốt cần phải được xác lập.

Khung 3.10: Chương trình sáng kiến về mũ bảo hiểm của WHO: một nguồn lực toàn cầu.

Được đưa ra vào năm 1991, chương trình sáng kiến về mũ bảo hiểm của tổ chức y tế thế giới (WHO) thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm đối với người đi xe đạp và xe máy trên toàn thế giới. Chương trình này cung cấp nguồn lực cho những ai mong muốn tìm hiểu nhiều hơn về nó hoặc thúc đẩy việc ứng dụng nó. Chương trình này cũng phục vụ và liên kết các cơ quan y tế cộng đồng, các tổ chức an toàn giao thông đường bộ, các tổ chức phi chính phủ và các nhóm khác.

Đặc điểm nổi bật nhất của chương trình là web-site trên mạng Internet của nó, chủ yếu đóng vai trò như một phương tiện thông tin liên lạc. Nó còn bao gồm tờ Headlines (tin chính), một tạp chí ra hàng quý với tin tức các chương trình hoặc nghiên cứu về mũ bảo hiểm, các chiến lược tân tiến để thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm, và các luật về mũ bảo hiểm. Trên website cũng có các đường nối trực tiếp (links) đến mạng lưới các chương trình về mũ bảo hiểm và các tổ chức trên mạng Internet khác có liên quan, cùng với các nguồn lực. Những chương trình thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm không trực thuộc mạng lưới kết nối toàn cầu này đều được mời tham gia.

Thông qua website của chính nó, chương trình của WHO đã cung cấp hỗ trợ kỹ thuật tới cộng đồng các chương trình và các cơ quan y tế cộng đồng tìm kiếm thông tin về mũ bảo hiểm.

Chương trình cũng duy trì một hệ thống dữ liệu trực tuyến về các bài báo đã xuất bản liên quan đến các bản thiết kế và những hiệu quả của mũ bảo hiểm cũng như các chiến lược để thúc đẩy việc sử dụng chúng. Hệ thống cơ sở dữ liệu này, được biên soạn từ một nghiên cứu tổng hợp hơn 500 bài báo và báo cáo, thường xuyên được cập nhật các thông tin mới nhất liên quan đến mũ bảo hiểm.

Sự cải thiện các thiết kế mũ bảo hiểm thông qua nghiên cứu là một hoạt động được khuyến khích bởi chương trình này. WHO đặc biệt quan tâm đến việc phát triển và thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm tại các nước nhiệt đới.

Chương trình này của WHO luôn có sẵn trên mạng Internet tại địa chỉ sau www.whoohelmmets.org. Các thông tin chi tiết hơn có thể tìm thấy tại địa chỉ này, hoặc bằng cách gửi thư điện tử tới hòm thư info@whoohelmmets.org, hoặc tới cơ quan đại diện của WHO tại địa phương.

Đối tượng chủ yếu sẽ là những người *không sử dụng* mũ bảo hiểm, và bất cứ chiến dịch nào cũng đều tập trung vào mục tiêu là phân đông số họ. Đối tượng quan trọng thứ hai là những người gần gũi với những người không sử dụng mũ bảo hiểm – ví dụ cha mẹ, các thành viên gia đình, chủ doanh nghiệp nơi họ làm việc và các thầy cô giáo – những người có khả năng tác động tới người không sử dụng mũ bảo hiểm và, trong bất kỳ trường hợp nào, muốn họ được sống một cách an toàn.

Thông điệp chiến dịch nên:

- Đơn giản, không thay đổi và dễ nhớ.
- Thích hợp trong điều kiện của từng quốc gia, bao gồm các tiêu chuẩn về văn hóa và xã hội.
- Không gây kỳ thị với bất kỳ nhóm người nào.
- Thích hợp với nhóm mục tiêu đã được chọn – thông điệp không nhất thiết phải hướng đến việc áp dụng cho toàn bộ người dân.

Một điều rất hữu ích là biến bản thân thông điệp thành “thương hiệu” cho toàn bộ chiến dịch. Ví dụ sản phẩm đang được bán sẽ mang thông điệp “Hãy đội mũ bảo hiểm”, chứ không phải bất cứ cơ quan chính phủ nào chịu trách nhiệm cho chiến dịch.

Trong khi không thay đổi thông điệp, chiến dịch phải áp dụng lối tiếp cận để thay đổi các đối tượng. Chiến dịch, ví dụ, có thể ban đầu hoạt động ở vùng thành thị, hoặc trong cộng đồng những người trẻ tuổi. Các cách tiếp cận khác được thực hiện sau đó để phổ biến thông điệp tại những vùng nông thôn hay cho tầng lớp người lớn tuổi.

3.6.6. Thiết lập lịch trình của chiến dịch

Một chiến dịch thường có nhiều bước thực hiện. Những yêu cầu sau nên được áp dụng một vài giai đoạn hoặc toàn bộ, tùy thuộc vào tình hình hiện tại về luật bắt buộc sử dụng mũ bảo hiểm và việc áp dụng luật:

- *Giai đoạn giáo dục cộng đồng* nhằm khuyến khích việc tự nguyện sử dụng mũ bảo hiểm bằng cách:
 - Giải thích lợi ích của việc đội mũ bảo hiểm.
 - Thông tin tới những người dùng tiềm năng về chi phí và các nơi bán mũ bảo hiểm.
 - Cung cấp thông tin về thời điểm bắt buộc việc sử dụng mũ bảo hiểm.

- *Giai đoạn tư vấn* khi thời điểm cho ngày áp dụng luật mới sắp đến nhằm mục đích:
 - củng cố tầm quan trọng của việc sử dụng mũ bảo hiểm.
 - Giải thích về những hình phạt đối với những người vi phạm luật mới.
- *Giai đoạn Marketing* – có thể được coi là giai đoạn quan trọng nhất – nên là:
 - Tiếp tục giải thích về lợi ích của việc sử dụng mũ bảo hiểm.
 - Cung cấp thông tin sâu rộng hơn về hậu quả cho việc không tuân thủ luật mới, từ hai quan điểm: các chấn thương có thể gặp phải và tiền phạt phải nộp.
 - Củng cố thông điệp chiến dịch cho những người không thường xuyên đội mũ bảo hiểm.
- *Giai đoạn duy trì* nhằm:
 - Củng cố thông điệp cho những người đội mũ bảo hiểm.
 - Nhắc nhở những ai chấp hành không nghiêm quy định đội mũ bảo hiểm.
 - Tiếp tục giải thích về hậu quả việc không sử dụng mũ bảo hiểm.

Giai đoạn bước đầu giáo dục cộng đồng, trước khi quy định được đặt ra, có thể kéo dài không quá sáu tháng cho đến một năm, bởi vì tác động ban đầu của chiến dịch có thể phai nhạt dần nếu tiến hành dài hơi hơn.

Ngày tháng đặt ra cho việc ban hành luật lệ mới nên là ngày tháng dễ nhớ.

Giai đoạn Marketing phải có tác động lớn nhất thay đổi thói quen người dân, và cần phải tiến hành liên tục cho đến khi đạt được kết quả mong đợi. Tuy nhiên, các nỗ lực Marketing không nên quá liên tục – việc Marketing theo thời kỳ sẽ củng cố thêm cho thông điệp chiến dịch, và sẽ hiệu quả hơn về mặt chi phí so với Marketing liên tục. Những kết quả như vậy, dĩ nhiên, nên được hiện thực hóa và nằm trong khả năng đạt được. Trong suốt quá trình này, tốt nhất nên bắt buộc thực hiện các quy định với cảnh báo chỉ tại thời điểm ban đầu, chiến dịch sẽ trở nên hiệu quả nhất khi luật pháp được áp dụng triệt để.

3.6.7. Tiến hành và đánh giá chiến dịch.

Phụ thuộc vào nguồn vốn cung cấp, các mục tiêu và các nhóm đối tượng đích đối với chiến dịch, một hệ thống truyền thông sẽ thường xuyên được sử dụng để phổ biến thông điệp chiến dịch. Một vài loại hình truyền thông có thể được coi là thích hợp hơn so với các loại hình khác tùy vào từng nhóm đối tượng mục tiêu cụ thể; báo chí có thể tốt hơn cho tầng lớp trung niên, phim ảnh dành cho nhóm những người trẻ tuổi và radio dành cho những người ở khu vực nông thôn. Một

cơ quan chuyên về quảng cáo sẽ có thể đưa ra lời khuyên tốt nhất về cách thức tốt nhất để hướng đến các nhóm đối tượng khác nhau.

Kết quả cơ bản của chiến dịch vận động mũ bảo hiểm là *khiến cho người dân sử dụng mũ bảo hiểm*. Kết quả này có thể được kiểm tra thường xuyên bằng các khảo sát được tiến hành, quan sát độc lập – trước, trong và sau chiến dịch. Lý tưởng nhất là khảo sát được tiến hành khoảng sáu tháng một lần trong suốt chiến dịch, và mỗi năm một lần khi chiến dịch đã đạt đến *giai đoạn duy trì*. Chi phí cho các khảo sát này nên được cấu thành từ tổng chi phí của chương trình.

Khảo sát phải được tiến hành đủ rộng để tìm ra sự khác biệt cơ bản giữa các nhóm tuổi khác nhau, giữa khác biệt giới tính, giữa những người đi xe máy và những người ngồi sau, giữa thành thị và các thị trấn nhỏ, giữa các đường nội đô và đường cao tốc, và giữa các vùng khác nhau trong một quốc gia. Khi các khác biệt được tìm ra trong các cuộc khảo sát, các thay đổi cần thiết cần được thực hiện để tập trung nhiều hơn vào các nhóm có tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm thấp.

Các kết quả ít trực tiếp khác cũng có thể xác định được. Những kết quả này bao gồm kiến thức và thái độ với việc sử dụng mũ bảo hiểm, tỉ lệ giấy phạt của cảnh sát – tại những nơi có các thống kê tai nạn – số người chết và bị thương trong số những người lưu thông trên đường bằng xe máy (xe hai bánh). Kiến thức và thái độ thường chậm thay đổi hơn, nhưng có thể xác định được bằng các khảo sát hàng năm hoặc thường xuyên, tiến hành bằng cách phỏng vấn. Như với khảo sát quan sát, các khảo sát phỏng vấn này nên phát hiện những khác biệt giữa những nhóm dân cư. Các dữ liệu về cảnh sát và con số thương vong cũng có thể hữu ích, nhưng các dữ liệu này phụ thuộc vào rất nhiều tác động bên ngoài và rất có thể không phản ánh chính xác hiệu quả chiến dịch.

Khung 3.11: Vận động việc sử dụng mũ bảo hiểm cho người đi xe đạp.

Rất nhiều xem xét liên quan đến việc đội mũ bảo hiểm ngày càng tăng cao giữa những người điều khiển xe máy (và cả người ngồi sau) cũng được áp dụng cho những người đi xe đạp. Một chiến dịch thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm nói chung có thể tuân theo quy trình tương tự như đã chỉ ra trên đây. Tuy nhiên, có những khía cạnh đặc biệt đối với xe đạp cần được chú ý trong chiến dịch.

Tại hầu hết các quốc gia, việc sử dụng mũ bảo hiểm dành cho người đi xe đạp ở mức thấp hơn so với việc sử dụng mũ bảo hiểm khi điều khiển loại xe máy có gắn bàn đạp (ví dụ xe mô bi lét), xe ga và xe máy. Lý do đưa ra là: nguy cơ đối với người lái xe gắn máy là lớn hơn rất nhiều so với người điều khiển xe đạp. Nếu nhóm nguy cơ cao hơn còn không sử dụng mũ bảo hiểm thì việc nhóm nguy cơ thấp hơn sử dụng mũ bảo hiểm là khó có thể xảy ra. Do đó, việc sử dụng rộng rãi mũ bảo hiểm ở người đi xe gắn máy có thể là điều kiện tiên quyết cho bất cứ nỗ lực nào nâng cao việc sử dụng mũ bảo hiểm của người điều khiển xe đạp.

Chi phí cho một mũ bảo hiểm xe đạp có thể tương ứng với giá thành của cả chiếc xe đạp. Điều này khiến cho mũ bảo hiểm xe đạp dường như có giá quá đắt, nếu nhóm mục tiêu là nhóm những người nghèo trong cộng đồng dân cư. Hay theo một cách khác, chi phí có thể là tương đối rẻ, nếu nhóm mục tiêu xuất phát từ tầng lớp khá giả. Thông điệp chiến dịch nên chú ý đến những cách quan niệm khác nhau này.

Tại các vùng nông thôn với ít phương tiện giao thông đường bộ tốc độ cao, sẽ rất khó thuyết phục

người dân rằng có rất nhiều nguy cơ nếu không sử dụng mũ bảo hiểm. Mỗi nguy hiểm chủ yếu của những người sử dụng xe đạp tại những khu vực này chủ yếu từ những phương tiện có tốc độ lưu thông thấp, gây ra các tai nạn ngã xe, hơn là từ va đụng vào những ô tô, xe máy, xe buýt và xe tải di chuyển tốc độ cao. Thông điệp cho việc sử dụng mũ bảo hiểm do đó nên tập trung vào việc sử dụng mũ bảo hiểm phòng chống chấn thương sọ não gây ra từ việc ngã ra khỏi xe đạp – trường hợp chủ yếu gây nên các tai nạn – cũng như va chạm vào các phương tiện giao thông đường bộ khác.

Xe đạp thường là phương tiện đi lại chính của trẻ em, đặc biệt khi chúng tự điều khiển. Cha mẹ và trường học có thể tác động hiệu quả vào trẻ em để khuyến khích đội mũ bảo hiểm. Một chiến dịch thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp do đó có thể tập trung thuyết phục tầng lớp cha mẹ quan tâm đến sự an toàn của con cái họ, và – như các mô hình làm gương – bắt đầu bằng việc chính họ đội mũ bảo hiểm. Hay theo một cách khác, trường học có thể quy định yêu cầu trẻ đội mũ bảo hiểm khi đạp xe từ nhà đến trường.

Chú thích ảnh: Bởi vì xe đạp là hình thức giao thông đường bộ cơ bản nhất tại nhiều quốc gia, các chiến dịch cần phải kêu gọi sự tham gia của trường học và tầng lớp cha mẹ trong việc tạo nên thói quen đội mũ bảo hiểm ở trẻ.

3.7. Giáo dục những người trẻ tuổi.

Việc giáo dục trẻ em và những người trẻ tuổi là một cấu phần quan trọng trong chiến dịch thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm. Trong khi các nghiên cứu về hiệu quả của giáo dục an toàn giao thông đường bộ trong việc thay đổi thói quen đã tìm ra, điều rõ ràng rằng cách tiếp cận giáo dục tập trung chủ yếu bằng việc dạy các sự kiện khó có thể dẫn đến thành công. Như thí dụ sau đây minh họa, phải có biện pháp tổng thể bao gồm một vài cách tiếp cận



Tăng cường việc sử dụng mũ bảo hiểm thông qua tư vấn về sức khỏe

Các cách tiếp cận giáo dục thành công bao gồm tư vấn hướng dẫn về sức khỏe bởi các chuyên gia tin cậy như bác sĩ, y tá hay những quan chức thực thi luật pháp. Tại Vương Quốc Anh, một chiến dịch vận động tiên hành bởi một bệnh viện đem lại kết quả là sự nâng cao tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm trong tầng lớp thiếu niên từ 11% lên 31% thông qua chiến dịch. Con số thương vong của bệnh viện trong khu vực chiến dịch đối với chấn thương những người đi xe đạp giảm từ 112 trên 100.000 dân xuống còn 60 trên 100.000 dân.

Bên cạnh giáo dục thông thường tại trường học, giáo dục đồng đẳng cũng thường đem lại hiệu quả. Một nghiên cứu, sử dụng trẻ em như những người tuyên truyền đến bạn bè đồng lứa, đã chỉ ra rằng các cuộc tranh luận thuyết phục của các thiếu niên lớn thường tác động mạnh mẽ tới thói quen của các em nhỏ tuổi hơn (15). Trong một nghiên cứu khác về các nhân tố tác động đến việc sử dụng mũ bảo hiểm của các học sinh cấp II, sự khuyến khích của cha mẹ và bạn bè là nhân tố quan trọng thuyết phục các thói quen đúng đắn (sử dụng mũ bảo hiểm) (16). Một nghiên cứu nữa cũng chỉ ra tầm quan trọng tác động của phụ huynh đến việc thúc đẩy trẻ sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp (17).

Các chiến dịch giáo dục đúng lúc là rất cần thiết phải xem xét. Ví dụ, đề xướng giáo dục cộng đồng xung quanh về việc sử dụng mũ bảo hiểm trước khi luật đưa vào bắt buộc là rất hữu ích. Tương tự, trước khi tiến hành những chiến dịch như vậy, cần phải xác định rằng mũ bảo hiểm có thể mua được, có thể được cung cấp và thuật tiện cũng như thoải mái khi sử dụng.

(Chú thích ảnh: sự tạo điều kiện của xã hội có tác động mạnh tới việc hình thành các thói quen. Khi trẻ được dạy các vấn đề xã hội và tự nhiên khiến chúng có thể đưa ra hành động tự bảo vệ (như đội mũ bảo hiểm). Chúng có thể có thói quen đúng đắn sau đó)

Ví dụ trong các Khung và các mục Chú ý chỉ ra rằng các chiến dịch sử dụng giáo dục nâng cao sử dụng mũ bảo hiểm ở trẻ em và những người trẻ tuổi thường kết hợp với các biện pháp khác, để có thể đạt được hiệu quả.

Vai trò của trường học trong việc thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm

Là các tổ chức cộng đồng, trường học đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm. Như các ví dụ dưới đây từ Việt Nam và Hoa Kỳ minh họa, trường học và môi trường sử dụng mũ bảo hiểm có thể được bổ sung, phụ huynh có thể được thuyết phục để hỗ trợ, các khoản viện trợ thường chú trọng vào việc cung cấp tài chính, và những điều này thường được phản ánh trên hệ thống truyền thông. Các nhà hoạch định chương trình nên cân nhắc khả năng môi trường trường học như một nơi thúc đẩy việc sử dụng mũ bảo hiểm và hỗ trợ việc nâng cao nhận thức cộng đồng về vấn đề này.



Chiến dịch vận động đội mũ bảo hiểm xe đạp

Một chiến dịch giáo dục sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp đã được đề xướng tập trung vào trẻ em xuất thân từ những gia đình có thu nhập thấp tại bang Washington, Hợp Chúng Quốc Hoa Kỳ (16). Chương trình Head Start, nhận nguồn vốn từ Liên Bang, được sử dụng để hỗ trợ mũ bảo hiểm xe đạp miễn phí cho những người trẻ tuổi và giáo dục cả trẻ em lẫn tầng lớp phụ huynh. Chương trình này bao gồm:

- Cung cấp các lớp học hướng dẫn cho trẻ nhu cầu sử dụng mũ bảo hiểm.
- Giáo dục các phụ huynh về nguy cơ chấn thương sọ não từ các tai nạn xe đạp, hiệu quả của mũ bảo hiểm, và các cách khuyến khích sử dụng mũ bảo hiểm khi trẻ còn đang nhỏ tuổi.
- Cung cấp đủ cho mỗi em một mũ bảo hiểm.
- Tiến hành các sự kiện “đua tài” xe đạp, do đó trẻ em có thể nhìn thấy những đứa trẻ khác đội mũ bảo hiểm và thực hiện các kỹ năng đi xe một cách an toàn.
- Áp dụng việc bắt buộc đội mũ bảo hiểm trong sân trường.

Các tài liệu giáo dục bao gồm các sách hoạt động, áp phích quảng cáo, trò chơi, câu chuyện phục vụ các nhóm tuổi thích hợp, cũng như cho nhiều nhóm tuổi.

Một đánh giá về chương trình chỉ ra rằng tỉ lệ sử dụng mũ bảo hiểm tăng hơn gấp đôi, từ 43% tăng lên 89%. Mặc dù các nguy cơ chấn thương liên quan đến xe đạp là tương đối thấp ở nhóm tuổi này, một phần quan trọng của mục tiêu giáo dục là khuyến khích việc sử dụng mũ bảo hiểm lâu dài, cho đến độ tuổi mà nguy cơ tăng đáng kể.



Sáng kiến giáo dục tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm tại Bangalore, Ấn Độ

Tổ chức phi chính phủ đặt trụ sở tại Bangalore *Friends for Life*, phát động một chiến dịch tăng cường nhận thức an toàn giao thông đường bộ cộng đồng để vận động những người lái xe máy sử dụng mũ bảo hiểm. Chiến dịch, mang tên “Giữ an toàn cho đầu của bạn, hãy đội mũ bảo hiểm” chủ yếu dựa vào việc phổ biến trên mạng Internet để tăng cường nhận thức, đã nâng cao độ tương tác và đẩy mạnh sự thay đổi thói quen. Bên cạnh việc hướng vào cộng đồng, chiến dịch cũng sử dụng những nhà quản lý công ty để phổ biến đến nhân viên của họ. Các bác sĩ cũng được vận động thông báo những tài liệu ủng hộ trong phòng khám của họ và trong những thư tin (newsletter) gửi đến nhân viên. Cảnh sát giao thông đường bộ Bangalore cũng đặt những biển báo tại những điểm giao thông đường bộ chủ chốt và những người ủng hộ đã thuyết phục các nhà sản xuất mũ bảo hiểm tài trợ cho các đại hội âm nhạc. Mặc dù mục tiêu trước mắt của chương trình này là nâng cao việc sử dụng mũ bảo hiểm, mục tiêu lớn hơn của nó là thúc đẩy phần đông quan trọng những người tác động đến những nhà hoạch định chính sách nhằm xây dựng các tuyến đường an toàn hơn và phát triển kế hoạch giáo dục cho người điều khiển xe đạp và xe máy.

Tài liệu giáo dục có thể bao gồm áp phích quảng cáo, tờ rơi, biểu trưng và các hình nền trên máy tính (wallpapers). Các lời khuyên được đưa ra để giúp các tổ chức tiến hành chiến dịch độc lập. Các khảo sát được thực hiện trước khi tiến hành chiến dịch để đánh giá lý do không sử dụng mũ bảo hiểm. Giá cả mũ bảo hiểm, sự thông hơi kém của mũ bảo hiểm tại những vùng khí hậu nóng và vấn đề thời trang là tất cả những nhân tố đã được chú trọng.

Khung 3.12: Giáo dục trẻ em sử dụng mũ bảo hiểm khi đi xe máy

Trẻ em tại Việt Nam thường hứng chịu gánh nặng chấn thương từ tai nạn giao thông đường bộ. Trong một xã hội mà xe máy là phương tiện giao thông đường bộ chủ yếu, trẻ em là những hành khách dễ bị tổn thương nhất khi tham gia lưu thông trên đường cùng cha mẹ. Để đối phó tình trạng này, một tổ chức phi chính phủ, Quỹ Phòng Chống Chấn Thương Châu Á, tiến hành một chiến dịch vận động an toàn mang tên “Mũ bảo hiểm cho trẻ em”. Kế hoạch được phát động vào năm 2000 tại thành phố Hồ Chí Minh bởi cựu tổng thống Mỹ Bill Clinton.

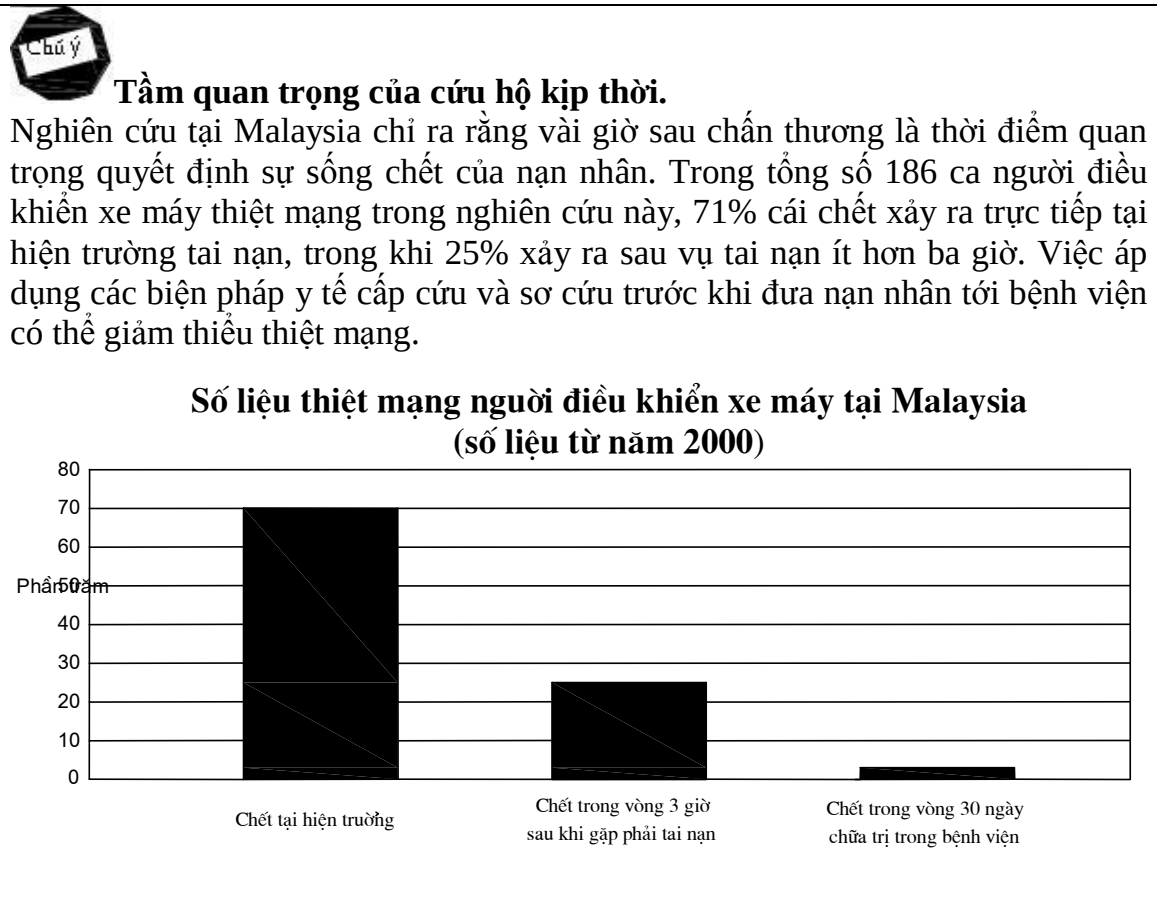
Chiến dịch bao gồm chương trình giảng dạy toàn diện về an toàn giao thông đường bộ dành cho cấp tiểu học. Mục tiêu là đảm bảo rằng trẻ có hiểu biết sâu rộng về thói quen đội mũ bảo hiểm trong các hoạt động thường ngày và khi đi lại, rằng trẻ hiểu luật giao thông đường bộ và các hệ thống giao thông đường bộ, và rằng trẻ có được các kỹ năng và thái độ cần thiết đối với các thói quen an toàn mà sau này trẻ sẽ tự mình áp dụng khi điều khiển xe máy. Với sự cộng tác với Bộ Giáo Dục và Đào Tạo, những cuốn sách dành cho học sinh và thầy cô giáo được soạn ra, sử dụng cùng lúc với các mô hình được dựng lên trong lớp học. Mỗi trường có một khoảng không gian gọi là “góc giao thông đường bộ”, được xây dựng để cung cấp kiến thức thực tế cho việc dạy và học. Sau kế hoạch thử nghiệm ban đầu đạt được đánh giá tích cực, kế hoạch đã dần được phổ biến trên toàn quốc.

Một thành phần khác của chiến dịch bao gồm việc nâng cao nhận thức cộng đồng, sử dụng áp phích quảng cáo và hệ thống truyền thông công cộng. Kế hoạch này nhắm tới những trẻ lớn hơn và tăng lớp những người trẻ tuổi. Báo chí đề cao các nhân vật nổi tiếng đội mũ bảo hiểm, và trên các kênh truyền hình toàn quốc, mũ bảo hiểm có xu hướng được đưa vào các vở kịch truyền hình hay các buổi biểu diễn (show diễn) giải trí.

3.8. Đảm bảo cứu hộ y tế thích hợp.

Trong khi mục tiêu cơ bản của chương trình vận động là nâng cao việc sử dụng mũ bảo hiểm, một mục tiêu cũng rất quan trọng là xem xét khả năng phản ứng trong trường hợp có tai nạn xe máy (kể cả người bị tai nạn đội hay không đội mũ bảo hiểm). Cứu hộ y tế nhanh chóng và thích hợp đối với nạn nhân gặp phải tai

nạn có thể hạn chế thiệt mạng, hay giảm bớt mức độ nghiêm trọng của chấn thương gặp phải. Do đó, những người thiết lập chương trình có thể muốn cân nhắc cứu hộ y tế thực hiện tại hiện trường tai nạn cũng như sự sẵn sàng các dịch vụ y tế chính thức nhằm trợ giúp cho nạn nhân tai nạn xe máy.



Sơ cứu đối với nạn nhân tai nạn xe đạp và xe máy

Điều khiển xe đạp và xe máy gặp phải tai nạn có thể gây ra các chấn thương ảnh hưởng đến tính mạng – bao gồm những chấn thương nghiêm trọng vùng đầu, cổ và lưng, những chấn thương có thể dẫn đến tình trạng bất tỉnh hoặc mất máu quá nhiều. Sau khi xảy ra tai nạn, một nhân viên sơ cứu có kỹ năng có thể cứu được mạng sống của nạn nhân bằng cách giảm trực tiếp hậu quả của các chấn thương. Sơ cứu tức khắc tại hiện trường là tối quan trọng, đặc biệt trong trường hợp xe cấp cứu không có mặt hoặc bị hoãn, hành động này phải được khuyến khích dưới nhiều hình thức khác nhau.

Các hỗ trợ về mặt luật pháp

Luật pháp và quy định nên được đưa ra nhằm thúc đẩy chất lượng sơ cứu tốt, bao gồm những vấn đề sau:

- Đưa ra một luật nhằm xóa bỏ các kiện tụng có thể đối với người tham gia sơ cứu. Rất nhiều nước cho phép miễn tội đối với những sơ suất xảy ra của người tham gia sơ cứu, với ý định tốt, giúp đỡ nạn nhân (Luật Samaritan).
- Điều lệ bổ xung về việc phải hiểu biết về sơ cứu và các kỹ năng cần thiết khi sở hữu phương tiện xe máy hoặc lấy bằng lái.
- Yêu cầu đối với những phương tiện nhất định phải trang bị túi sơ cứu.
- Khuyến khích các nhà sản xuất hoặc những người bán xe máy cung cấp kèm các túi sơ cứu, hoặc hỗ trợ cho người mua một khóa học sơ cứu.

Các chương trình giáo dục sơ cứu

Các chương trình giáo dục sơ cứu nên truyền đạt kiến thức và những kỹ năng thực hành, cũng như sự tự tin trong các tình huống thật. Nội dung nên gồm:

- Làm thế nào để hành động an toàn mà vẫn giữ nguyên hiện trường, đề phòng các vụ tai nạn tiếp sau và giảm thiểu nguy cơ gặp tai nạn của những người tham gia trợ giúp.
- Làm thế nào để kêu gọi giúp đỡ, tường thuật về tai nạn và cung cấp những thông tin liên quan.
- Làm thế nào để đưa người bị nạn cấp cứu rời khỏi hiện trường tai nạn, chú ý là chỉ tại những nơi cần thiết và có thể thực hiện được.
- Làm thế nào đánh giá được tình trạng cơ thể của người bị nạn, bằng cách kiểm tra các chức năng quan trọng.
- Làm thế nào để đối phó với các vết thương chảy máu ngoài da, tình trạng bất tỉnh của người bị nạn, gặp vấn đề khó khăn về hô hấp và các chấn thương về xương.
- Làm thế nào để trấn an tinh thần nạn nhân và những người liên quan.

Những sơ cứu cụ thể cho nạn nhân tai nạn liên quan đến xe đạp và xe máy.

- *Những người điều khiển xe máy đội mũ bảo hiểm kín đầu.* Một mũ bảo hiểm như vậy chỉ nên được tháo ra khi mũ không có lỗ thông khí trực tiếp nào hoặc khi nạn nhân không thở được. Các tai nạn về đầu và cổ phải được cố định mọi thời điểm.
- *Những người điều khiển xe đạp đội mũ bảo hiểm trùm lên Khung sọ* (tương đương với loại mũ bảo hiểm nửa đầu của người đi xe máy). Nếu khuôn mặt bị chấn thương nghiêm trọng, đe dọa đến đường không khí, người bị nạn cần được cho ngồi thẳng, cúi về phía trước. Giữ cố định đầu và cổ nạn nhân khi cần thiết.
- *Các vết thương dưới da.* Chảy máu trong có thể làm người sơ cứu không nhìn thấy vì vết máu chìm dưới lớp vỏ ngoài của da. Nếu phát hiện ra chảy máu, phải rạch khu vực đó ra và tác dụng áp lực trực tiếp vào.
- *Chấn thương đầu.* Nếu chấn thương gây nên sự bất tỉnh nhân sự, làm thoáng các lỗ thông khí, xoay người bị nạn nằm nghiêng về một phía giữ đầu, cổ và thân thể như một thể duy nhất. Kỹ thuật này cũng nên được áp

dụng trong các trường hợp tại nạn mà nạn nhân vẫn còn tỉnh, nôn mửa hay bị những chấn thương nghiêm trọng tại vùng mặt.

- **Bỏng.** Trong một tai nạn, người lái xe khi kẹt lại bên dưới chiếc xe có thể bị bỏng bởi nhiệt độ cực cao tỏa ra từ ống xả và các bộ phận động cơ. Đối với tất cả các vết bỏng, phải làm lộ vết thương ra và làm mát chúng với vòi nước sạch.

Khung 3.13: Đảm bảo cấp cứu ý tế luôn sẵn sàng

Việc phòng tránh cơ bản bất cứ thương tật và chấn thương là ưu tiên quan trọng nhất. Tuy nhiên, rất nhiều mạng sống cũng có thể được cứu sống sau chấn thương thông qua sự cấp cứu đúng cách. Đặc biệt tại những nước đang phát triển, nơi tỉ lệ thiệt mạng từ những chấn thương không đe dọa đến tính mạng là rất cao.

Cấp cứu chấn thương, tại hiện trường tai nạn hoặc tại bệnh viện, cần phải có những hành động nhanh chóng và thích hợp bởi đội ngũ được rèn luyện kỹ càng, với trang thiết bị thích hợp. Nâng cấp hệ thống cấp cứu đã chứng tỏ rằng có thể giảm tỉ lệ thiệt mạng xuống từ 15% đến 20% và giảm bớt con số chết chóc (mà đáng ra có thể cứu được) xuống tới hơn 50%.

Một vài công bố gần đây đưa ra những chi tiết kỹ thuật về việc làm cách nào để nâng cấp hệ thống cấp cứu. Hai công bố, đưa ra bởi WHO, được khuyến khích tìm hiểu là “Hướng dẫn cốt yếu về cấp cứu” (19) và “Hệ thống cấp cứu tại hiện trường” (20).

Cấp cứu tại hiện trường

Giai đoạn cấp cứu này là một định hướng quan trọng trong mục tiêu cắt giảm số người thiệt mạng vì tai nạn giao thông đường bộ. Các cách cấp cứu dưới đây tùy thuộc vào loại hình dịch vụ tồn tại:

1. Tình huống không có lực lượng cấp cứu chính thức

Một hệ thống cấp cứu chính thức (EMS) thường là một xe cấp cứu với đội ngũ cấp cứu viên đã qua đào tạo, những người làm việc trong một cơ quan với những người giám sát và với một mạng lưới thông tin. Tại những nơi không có EMS, chính phủ nên bố trí các phương án khác để tiến hành cấp cứu tại hiện trường. Có thể tìm ra các cách để xây dựng đội ngũ cấp cứu dựa trên hệ thống không chính thức đã có sẵn và các nguồn lực cộng đồng, ví dụ đào tạo các thành viên cộng đồng kỹ năng sơ cứu. Chính phủ cũng nên thiết lập hệ thống EMS chính thức tại khu vực thành thị và dọc theo các tuyến đường chính nối các thành phố. Mức độ chi phí cũng là yếu tố cần phải xem xét, vì chi phí cho các hệ thống như vậy là tương đối cao.

2. Củng cố các hệ thống EMS đang có

Rất nhiều hệ thống EMS có thể được củng cố bởi một vài cách, ví dụ, thiết lập một cơ quan điều chỉnh để nâng cao tiêu chuẩn thấp nhất cho việc nhanh chóng tới hiện trường, chất lượng cấp cứu, cấp cứu hợp lý; hoặc bằng cách sắp xếp hợp lý thông tin liên lạc giữa các hiện trường tại nạn (từ những hiện trường này, điện thoại sẽ được báo về trung tâm cấp cứu) và nơi đỗ xe cấp cứu, cũng như giữa những xe cấp cứu; và cuối cùng bằng việc lưu giữ bệnh án những nạn nhân được chăm sóc bởi EMS, do đó có thể kiểm tra và cải thiện chất lượng cứu chữa tốt hơn.

Những điều cơ bản về chữa trị chấn thương

Cải thiện hệ thống chữa trị không cần phải nhất thiết phải bỏ ra chi phí cao và các thiết bị công nghệ cao. Rất nhiều cách có thể thực hiện bằng những biện pháp chấp nhận được và bền vững thông qua việc kế hoạch và tổ chức tốt.

Hệ thống chữa trị cơ bản và các nguồn lực yêu cầu có thể được thúc đẩy thông qua một số cách sau: đánh giá nhu cầu cơ bản về các yêu cầu của chữa trị chấn thương, thông qua đào tạo chữa trị chấn thương bằng hệ thống giáo dục thích hợp, các chương trình cải thiện chất lượng xem xét đến toàn bộ hệ thống trang thiết bị cấp cứu; và xem xét các tiện nghi liên quan đến chữa trị chấn thương (19).

Phục hồi chức năng

Rất nhiều người sống sót sau chấn thương đã trở nên tàn tật làm giới hạn các chức năng cơ thể của họ. Bị kịch là rất nhiều kết cục như vậy có thể phòng tránh được và có thể giảm thiểu dựa vào việc cải thiện hệ thống phục hồi chức năng sau chấn thương. Các dịch vụ phục hồi chức năng là yếu tố cơ bản của hệ thống chăm sóc chấn thương, và có thể cải thiện bằng những cách sau: tiến hành đánh giá các nhu cầu cơ bản kỹ càng hơn đối với việc phục hồi chức năng sau chấn thương; củng cố khả năng của các chương trình quốc gia về phục hồi chức năng; áp dụng các lời khuyên của World Health Assembly Resolution (WHA58.23) và Hướng dẫn về chăm sóc chấn thương cơ bản (19) vào chính sách y tế quốc gia.

TỔNG KẾT

- Mô-đun này cung cấp cái nhìn toàn cảnh về các bước cần thiết thiết lập một chương trình hiệu quả nhằm tới tăng cường việc sử dụng mũ bảo hiểm – đồng nghĩa với việc giảm các chấn thương sọ não và con số thiệt mạng trong các tai nạn liên quan đến xe máy. Như đã nhấn mạnh trong toàn bộ mô-đun, một chương trình hiệu quả dựa trên cách tiếp cận tổng hợp sử dụng luật pháp, các tiêu chuẩn, giáo dục và bắt buộc thực thi luật pháp.
- Một nhóm làm việc nên được lập ra để giám sát sự hình thành của chương trình vận động sử dụng mũ bảo hiểm. Nhóm sẽ bao gồm các cá nhân có chuyên môn và ngành thích hợp, nhóm này sẽ đưa ra lời khuyên về mọi vấn đề của chương trình và đảm bảo sự phối hợp cần thiết giữa các hoạt động khác nhau. Nhóm này nên có thực quyền trong việc thực hiện chương trình.
- Một khi nhóm làm việc đã được thành lập, kết quả của phân tích tình huống có thể đem ra sử dụng để lên kế hoạch cho chương trình. Các hoạt động được đưa ra, trên các lĩnh vực xây dựng luật, giáo dục và bắt buộc thực thi luật. Bên cạnh mỗi hoạt động, những mục đích và mục tiêu của chương trình cũng nên được thiết lập.
- Nguồn tài chính cần được đảm bảo cho chương trình để nó thể hoạt động một cách hiệu quả. Giám sát chương trình thông qua các bước khác nhau là vô cùng quan trọng, để tìm ra các thiếu sót và hoàn thiện chúng. Cuối cùng, một đánh giá kết quả nên được tiến hành để quyết định liệu chương trình đã hiệu quả hay chưa. Dựa trên đánh giá này, các chương trình trong tương lai có thể được xây dựng, duy trì tác động của chương trình ban đầu.
- Xây dựng luật thích hợp là một bước quan trọng trong việc nâng cao việc sử dụng mũ bảo hiểm. Một đánh giá ban đầu về tình hình xây dựng luật sẽ giúp cho việc quyết định liệu một luật mới là cần thiết hay đơn giản hơn chỉ cần cải cách lại một luật đang có. Một điều rất quan trọng là phải tìm bằng cách nào, khi nào và nơi nào luật mới sẽ được thực thi. Xây dựng luật nên được thúc đẩy bởi cấp cao nhất của chính phủ để đảm bảo rằng

luật sẽ có sự hỗ trợ của các cơ quan cảnh sát và tạo ra một tính hợp pháp thích hợp trong cộng đồng.

- Các tiêu chuẩn cho xe máy cần phải được phát triển để đảm bảo chất lượng của thiết bị an toàn. Tiêu chuẩn – mẫu mã thiết kế và chất liệu dùng để làm mũ – nên được đặt ra để có thể cung cấp cho người lái xe máy sự bảo vệ ở mức cao nhất một khi tai nạn xảy ra. Các tiêu chuẩn này cũng nên được thành lập bằng cách mà các nhà sản xuất có thể linh hoạt sản xuất các loại thiết kế mũ bảo hiểm do đó sẽ hấp dẫn người dân, góp phần khuyến khích họ sử dụng sản phẩm.
- Cả biện pháp tự nguyện và bắt buộc đều có thể được sử dụng để nâng cao việc chấp hành sử dụng mũ bảo hiểm. Trên thực tế, sự kiểm soát liên tục và công bằng về luật mới là rất quan trọng đối với việc nâng cao tỉ lệ người sử dụng mũ bảo hiểm tới một cấp độ mong muốn. Điều này đòi hỏi sự tận tâm rất lớn từ chính phủ và lực lượng kiểm soát. Các cơ quan kiểm soát hiện có nên được đánh giá, để tìm ra liệu khả năng của họ đã đủ rồi hay cần phải tăng cường thêm. Một kế hoạch, phạt những người điều khiển xe máy vi phạm luật, cũng nên được lập ra. Các hình phạt có thể ở hình thức cảnh cáo, bắt nộp tiền phạt và tịch thu giấy phép lái xe hay xe máy của người vi phạm.
- Cùng với việc xây dựng luật pháp và kiểm soát, một chiến dịch phổ biến và Marketing kế hoạch tốt là rất quan trọng cho thành công của chương trình vận động sử dụng mũ bảo hiểm. Để đạt được những mục tiêu này, một cơ quan quảng cáo và Marketing cần được lựa chọn để có thể tạo nên chiến dịch thông tin hiệu quả. Thông tin nên được hướng đến những người lái xe máy không sử dụng mũ bảo hiểm, cũng như nhóm mục tiêu thứ hai với khả năng tác động lớn đến những người không sử dụng mũ bảo hiểm. Thông điệp chiến dịch nên đơn giản, không dài và dễ nhớ - và thích hợp với tiêu chuẩn văn hóa xã hội của từng quốc gia.
- Vai trò của giáo dục tại trường học và giáo dục đồng đẳng là rất lớn đối với những người trẻ tuổi. Các chương trình giáo dục, kết hợp với các hoạt động khác, trợ giúp cho việc thay đổi suy nghĩ thông thường sang hướng chấp nhận việc sử dụng mũ bảo hiểm.
- Khi thiết lập một chương trình vận động sử dụng mũ bảo hiểm, các nhà thực hành nên xem xét đến các phản ứng sau khi tai nạn giao thông đường bộ xảy ra. Nó liên quan đến việc tập trung thích hợp việc sơ cứu, và kiểm tra năng lực dự phòng cấp cứu tại hiện trường, cứu chữa chấn thương cơ bản, và phục hồi chức năng đối với các nạn nhân.

Bảng 3.8 tổng kết lại các bước chính trong quy trình lập một chương trình vận động sử dụng mũ bảo hiểm.

<i>Bảng 3.8: Bản liệt kê những việc cần làm khi thiết lập chương trình vận động sử dụng mũ bảo hiểm</i>	
Hoạt động	Các bước thiết lập và thực hiện
Thành lập nhóm làm việc	• Đảm bảo rằng các nhóm quan tâm đều đã được cân nhắc • Phân công nhiệm vụ cho từng thành viên

Xây dựng một kế hoạch hành động	• Xác định mục tiêu • Xác định chỉ tiêu mong muốn đạt được • Mô tả kỹ lưỡng những hành động cho từng mục tiêu • Tìm người tham gia cho từng hoạt động • Dự tính nguồn lực • Xây dựng khung thời gian • Đưa ra cách giám sát và đánh giá chương trình • Đảm bảo duy trì chương trình, bao gồm ít nhất là khung thời gian 5 năm hoạt động trên tổng số kế hoạch và một kế hoạch nhận vốn tài trợ dài hạn
Xây dựng luật	• Cân nhắc các hạn chế văn hóa hay thể chế • Lựa chọn các mục tiêu • Dự thảo về điều luật • Thông qua điều luật • Áp dụng điều luật vào cuộc sống
Phát triển chiến lược bắt buộc thực thi luật	• Đánh giá khả năng đưa luật vào cuộc sống • Tăng cường lực lượng cảnh sát nếu cần thiết • Đào tạo cảnh sát cho việc áp dụng luật • Hình thành hệ thống hình phạt đối với người vi phạm
Phát triển chiến dịch nâng cao nhận thức cộng đồng	• Lựa chọn cơ quan thông tin • Lựa chọn mục tiêu của chiến dịch • Lựa chọn thông điệp chiến dịch • Tiến hành chiến dịch • Đánh giá chiến dịch
Thực thi toàn bộ chương trình vận động sử dụng mũ bảo hiểm	• Đánh giá việc sử dụng mũ bảo hiểm • Tìm ra các vấn đề khó khăn • Lựa chọn mục tiêu • Lựa chọn các hoạt động tương ứng • Phát động chương trình • Giám sát chương trình • Đánh giá hiệu quả chương trình • Lên kế hoạch cho các chương trình trong tương lai
Đảm bảo các phản ứng thích hợp và kịp thời ngay và sau khi xảy ra tai nạn	• Khuyến khích sơ cứu thích hợp đối với nạn nhân điều khiển xe đạp và xe máy thông qua khuôn khổ hợp pháp và tiến hành các chương trình giáo dục sơ cứu. • Cân nhắc việc sơ cứu tại hiện trường, các vấn đề cứu chữa chấn thương cơ bản và việc phục hồi chức năng; đồng thời với khả năng hiện có để kịp phản ứng khi có nhu cầu.

Tài liệu tham khảo

1. Knudson MM. Schermer C. Speetzen L. Subcommittee on Injury Prevention and Control for the Committee on Trauma of the American College of Surgeons. Motorcycle helmet laws: every surgeon's responsibility. Journal of the American College of Surgeons, 2004, 199:26-264.
2. Schopper D. Lormand JD. Waxweiler R, eds. Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners. Geneva, World Health organization, 2006.

3. Peden M et al. World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health organization, 2004 (www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/, accessed 16 March 2006)
4. Targeted road safety programmes, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris, 1994.
5. Elvik R. Quantified road safety targets – a useful tool for policy making? *Accident Analysis and Prevention*. 1993;25:569-583.
6. Elvik R. Quantified road safety targets: an assessment of evaluation methodology. Oslo, Institute of Transport Economics, 2001 (Report No539)
7. Norton R et al. eds. Chapter 39. Unintentional injuries, In: Jamison DT et al. eds. *Disease control priorities in developing countries*, 2nd ed. New York, Oxford University Press, 2007: 737-754 (www.dcp2.org/pubs/DCP/39 accessed 14 July 2006)
8. Beauchamp TL, Childress JF, *Principles of biochemical ethics*. Oxford, Oxford University Press, 1996.
9. Sheikh A, Cook A, Asheroft R. Making cycle helmets compulsory: ethical arguments for legislation, *Journal of the Royal Society of Medicine*, 2004, 97: 262-265
10. Zhang, J, Zhuo, J, Chen, NA. Study of motorcycle helmet use in Guangxi, *Chinese journal of Disease Control and Prevention*, 2004, 8: 512-515. (www.thegorgeinstitute.org/iih/index.cfm?85B35Do8-Do19-5C5B-Bo74-B4o85o355FA8, accessed 2 April 2006)
11. Gennarelli TA. Head injury in man and experimental animals: clinical aspects. *Acta Neurochirurgica*, 1983; 32: 1-13
12. Melvin JW, Lightthall JW, Ueno K. Brain injury biochemichanics. In: Nahum AM, Melvin JW, eds, *Accidental injury and prevention*. New York, Springer-Verlag, 1993: 268-291.
13. Moghisi A. Towards better understanding the knowledge, attitude, performance of motorists about helmet usage in Islamic Republic of Iran. Presented at the 8th World Conference on Injury Prevention and Safety Promotion, Durban, South Africa, 2-6 April 2006.
14. Lee A, Mann Nm, Takriti R. A hospital-led promotion campaign aimed to increase bicycle helmet wearing among children aged 11-15 living in west Berkshire 1992-1998. *Injury Prevention*, 2000, 6: 151-153.
15. Morrongiello B, Bradley MDM. Sibling power: influence of older siblings' persuasive appeals on younger siblings' judgements about risk taking behaviours. *Injury prevention*, 1997, 3: 23-28.
16. Britt J, Silver J, Rivara F. Bicycle helmet promotion among low-income preschool children. *Injury prevention*, 1998, 4: 280-283.
17. Berg P, Westerling R. Bicycle helmet use among schoolchildren: the influence of parental involvement and children's attitudes. *Injury prevention*, 200, 7: 218-222.

18. Umar RRS. Motorcycle Safety Program in Malaysia: How effective Are They? International Journal of Injury control and Safety Promotion, 2006, 13: 71-79.
19. Mock CN et al. Guidelines for essential trauma care. Geneva, World Health Organization, 2002.
20. Sasser S et al. Prehospital trauma care systems. Geneva, World Health Organization, 2005.

4

**Làm thế nào để đánh giá
chương trình?**

Làm thế nào để đánh giá chương trình?

4.1. Xây dựng kế hoạch đánh giá

4.1.1. Các mục đích đánh giá

4.1.2. Các hình thức đánh giá

4.2. Lựa chọn các phương pháp đánh giá

4.2.1. Các hình thức nghiên cứu đối với các đánh giá quá trình và hình thành.

4.2.2. Các hình thức nghiên cứu đối với các đánh giá tác động và ảnh hưởng.

4.2.3. Lựa chọn các chỉ số thực hiện

4.2.4. Tiến hành đánh giá về tính kinh tế của một chương trình

4.2.5. Xác định cỡ mẫu

4.3. Sự phổ biến và các thông tin phản hồi

Tóm tắt

Tài liệu tham khảo

Giám sát và đánh giá bất kỳ một chương trình nào hoặc can thiệp vào chương trình đó là vấn đề quan trọng để xác định liệu các chương trình đó có hoạt động hay không, đồng thời cũng giúp để cải tiến chương trình và cung cấp các bằng chứng để tiếp tục hỗ trợ cho chương trình. Sự đánh giá không những cung cấp những thông tin phản hồi về hiệu quả của chương trình mà còn để xác định liệu chương trình đó có phù hợp với quần thể mục tiêu hay không, và liệu có bất cứ vấn đề gì xảy ra với sự hỗ trợ và thực hiện không, và liệu có bất cứ vấn đề gì liên quan đến những việc đang tiếp diễn mà cần được giải quyết khi chương trình được thực hiện.

Trong chương này mô tả tiến trình xây dựng và thực hiện đánh giá một chương trình mũ bảo hiểm. Chương này được chia thành 3 phần :

- **4.1. Xây dựng kế hoạch đánh giá:** đây là giai đoạn ban đầu quan trọng bao gồm việc thu thập số liệu từ một nghiên cứu cơ bản để đánh giá thực trạng trước khi tiến hành xây dựng chương trình. Dựa vào những thông tin đã được thu thập, và tiếp theo đó là sự cần thiết để xác định các mục tiêu của sự đánh giá, và quan tâm đến các phương pháp đánh giá khác nhau mà các phương pháp đánh giá đó có thể đã được sử dụng trong sự đánh giá của bạn.
- **4.2. Lựa chọn các phương pháp đánh giá:** trước đây loại đánh giá đã được xác định, có nhiều phương pháp được áp dụng để tiến hành một sự đánh giá. Trong phần này mô tả về sự khác biệt của các loại nghiên cứu, giải thích về những mặt thuận lợi và hạn chế của từng phương pháp đánh giá. Những nét chính của các loại chỉ số được thực hiện mà những chỉ số đó có thể được sử dụng để đo lường sự thành công của một chương trình. Trong phần này cũng mô tả một cách tóm tắt làm thế nào để hướng dẫn sự đánh giá về mặt kinh tế, và cung cấp hướng dẫn về cách tính toán cỡ mẫu.
- **4.3. Sự phổ biến và các thông tin phản hồi:** phần này mô tả làm thế nào có thể nhận được thông tin phản hồi về kết quả của sự đánh giá trong các giai đoạn xây dựng kế hoạch và thực hiện, cũng như cách mà các kết quả của sự đánh giá có thể được chia sẻ với các nhóm được quan tâm khác nhau.

4.1. Xây dựng kế hoạch đánh giá:

Tiến trình thiết kế và thực hiện một chương trình mũ bảo hiểm đã được nói đến trong Chương 3. Công việc tiến hành trước khi thực hiện chương trình cần đảm bảo rằng chương trình đó được xác định một cách rõ ràng, được thực hiện một cách phù hợp và được chuẩn hoá. Điều này là dễ dàng hơn để đánh giá ảnh hưởng một cách toàn diện, một chương trình có kế hoạch tốt và thực hiện tốt sẽ hơn hẳn chương trình được thực hiện với một cách thức không phù hợp.

Điều cần thiết là xây dựng được khung đánh giá và thực hiện theo chương trình đã được đưa ra. Vì vậy, công việc này nên được thực hiện bởi nhóm làm việc giống như nhóm xây dựng kế hoạch hành động cho chương trình (*xem Chương 3*). Cần tập hợp các tiêu chuẩn cơ bản để đánh giá trước khi tiến hành can thiệp tại chỗ để có thể xác định được các thay đổi trong các tiêu chuẩn đánh giá đó.

Cách thức đánh giá được tiến hành sẽ phụ thuộc vào một số yếu tố. Các yếu tố đó bao gồm các mục tiêu tự đánh giá, cũng như các mục tiêu của chương trình được đánh giá. Kiểu phương pháp được lựa chọn cũng phụ thuộc vào sự chế ngự của nguồn.

4.1.1. Các mục đích đánh giá

Việc xác định các mục đích đánh giá sẽ giúp cho việc xác định cách thức để tiến hành đánh giá một cách tốt nhất. Việc đánh giá có thể có một hoặc nhiều mục đích. Ví dụ, đánh giá về chương trình và quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm có thể ban đầu chỉ nhằm vào việc xác định tỷ lệ đội mũ bảo hiểm có gia tăng hay không. Tuy nhiên, mục đích thứ yếu có thể nhằm vào việc xác định liệu tính bắt buộc có gia tăng hay không, việc tập huấn cho cảnh sát có hiệu quả hay không, và chương trình có được các nhà tài trợ chấp nhận hay không. Trong trường hợp này cần đánh giá theo nhiều khía cạnh.

Phạm vi của một đánh giá sẽ luôn bị giới hạn bởi các nguồn sẵn có và một đánh giá đơn giản được thiết kế phù hợp có thể có tác động mạnh như một đánh giá phức tạp hơn.

4.1.2. Các hình thức đánh giá

Đánh giá có thể có nhiều dạng và một hoặc nhiều hơn có thể là thích hợp, phụ thuộc vào các mục tiêu đặc trưng của chương trình được đánh giá.

Quá trình đánh giá

Đúng hơn là thay đổi đo lường ở các kết quả, khía cạnh này của đánh giá kiểm tra liệu chương trình đã được tiến hành theo đúng kế hoạch hay chưa. Điều này đòi hỏi phải tạo ra một loạt các chỉ số cần được đánh giá, phụ thuộc vào các mục tiêu của chương trình. Các kết quả sẽ nhận ra được mạnh mẽ và mặt yếu của chương trình, và các cải thiện có thể được tìm thấy ở khía cạnh nào.

Ví dụ, một chiến dịch truyền thông được thiết kế để làm tăng người tình nguyện sử dụng các loại mũ bảo hiểm, một quá trình đánh giá có thể đưa ra các câu hỏi ngắn sau:

- Có các sản phẩm chiến dịch (như áp phích, dán thông cáo, các chương trình điểm báo trên đài hoặc tivi) được thử nghiệm trước không?
- Các chiến dịch quảng cáo đó được thực hiện bao nhiêu lần?
- Có bao nhiêu người được nhìn thấy những sản phẩm chiến dịch đó?
- Nhóm mục tiêu có đạt được trong các chiến dịch tuyên truyền hay không?
- Các loại mũ bảo hiểm chất lượng cao có sẵn có và có được cung cấp cho các cửa hàng ở địa phương không?
- Nếu sự can thiệp bao gồm quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm thì:
 - o Có dễ nhận thấy sự bắt buộc từ cảnh sát không?
 - o Cảnh sát có hỗ trợ trong chiến dịch này không?
 - o Hiệu quả của xử phạt có làm thay đổi được hành vi không?
 - o Con người có thể làm hỏng tiến trình này không (ví dụ như là đưa hối lộ)?

Đánh giá quá trình được biết đến như đánh giá hình thành. Đó là, tiến hành các điều tra nhằm cung cấp thông tin để hướng dẫn cải tiến chương trình (1). Ví dụ, điều này có thể được xem là quan trọng để xác định liệu quảng cáo trên truyền hình một phần của chương trình đội mũ bảo hiểm có phù hợp hay không- có nêu lên vấn đề một cách hợp lý hay không, và các mũ bảo hiểm được quảng cáo có thực sự sẵn có để mua trên thị trường khu vực nơi tiến hành quảng cáo hay không?

Đánh giá mức độ ảnh hưởng

Điều này xác định liệu các chương trình quảng cáo có mang về một sự thay đổi không. Ảnh hưởng hay hiệu quả của chương trình liên quan đến sự thay đổi trong quần thể mục tiêu mà được mang lại từ chương trình, đó là một sự thay đổi sẽ không xảy ra nếu chương trình không được thực hiện. Ví dụ, nếu chương trình mũ bảo hiểm bao gồm sự phô trương của các chương trình quảng cáo trên tivi về cách sử dụng mũ bảo hiểm, thì ảnh hưởng của đánh giá có thể được kiểm tra liệu những người được quảng cáo có tin rằng có một cơ hội tốt đó là sẽ bị cảnh sát phạt tiền nếu họ không đội mũ bảo hiểm. Không giống như một quá trình đánh giá, điều này có thể xảy ra vào giai đoạn cuối của một chương trình, cũng như có thể tập trung vào kết quả của chương trình.

Đánh giá kết quả

Đây là nơi các kết quả được đo lường để nhìn nhận liệu chương trình đã thành công hay chưa. Có nhiều người đội mũ bảo hiểm hơn trước kia hay không? Các chấn thương ở đầu có giảm không? Có nhiều trẻ em đội mũ bảo hiểm đến trường không? Đo lường thay đổi về các kết quả của chương trình có thể là một dạng đánh giá thông dụng nhất bởi vì nó cung cấp thông tin liệu chương trình hoặc sự can thiệp có thực sự tạo ra một sự khác biệt.

4.2. Lựa chọn phương pháp đánh giá

Các phương pháp được sử dụng cho mỗi loại đánh giá sẽ là khác nhau. Cả phương pháp định tính và định lượng đều có thể được sử dụng trong thiết kế một đánh giá. Các phương pháp định tính có thể được làm về sự tạo thành và tiến trình đánh giá, ví dụ tập trung vào các nhóm, các câu hỏi ngắn hoặc câu hỏi mở cuối câu.

Đánh giá ảnh hưởng và kết quả có thể được thực hiện trong việc sử dụng sự đa dạng của các phương pháp định lượng. Sử dụng một thiết kế thử nghiệm, hay một thiết kế tương tự như một thử nghiệm để chứng minh sự thay đổi (hoặc không) là đánh giá một chương trình có tác động mạnh nhất để phát hiện những thay đổi về kết quả. Phương pháp được sử dụng sẽ phụ thuộc vào mục tiêu và ngân sách của sự đánh giá.

4.2.1. Các hình thức nghiên cứu đối với các đánh giá quá trình và hình thành

Các nghiên cứu định tính

Nghiên cứu định tính hướng vào sự mô tả chi tiết, mô tả bằng lời nói các đặc tính, trường hợp và sự bố trí để giải thích lý do của các cách ứng xử khác nhau. Kỹ thuật đặc trưng bao gồm thảo luận nhóm, phỏng vấn sâu, hoặc điều tra với những câu trả lời ngắn hoặc câu hỏi mở ở cuối câu (2,3). Ví dụ, liệu có thể thông qua các quảng cáo trên truyền hình để đưa ra câu hỏi trong đánh giá sự hình thành của một chiến dịch truyền thông nhằm mục đích gia tăng việc sử dụng mũ bảo hiểm. Có thể lập các nhóm tập trung để xác định liệu khán giả có tin tưởng rằng thông điệp quảng cáo trên truyền hình là thích hợp. Phản hồi từ khán giả sẽ đẩy mạnh sự phát triển của quảng cáo.

LƯU

Các nhà nghiên cứu ở Ghana đã đánh giá được tính hiệu quả của các thông điệp về an toàn giao thông đường bộ được phát trên truyền hình như vi phạm tốc độ và uống rượu khi lái xe (4). Các nhóm tập trung được tiến hành với 50 lái xe ô tô, đề cập đến tin tức được nêu, mức độ dễ hiểu và phù hợp của các thông điệp bao gồm cả các đề nghị cải tiến. Phần lớn các khán giả mục tiêu đã hiểu được mục đích của các quảng cáo đã thực hiện, mặc dù vẫn còn một vài người tham gia không hiểu rõ hành vi mà quảng cáo muốn người xem thực hiện. Cơ hội để tăng cường hơn nữa các thông điệp kể cả việc sử dụng các phương tiện truyền thông khác, sử dụng nhiều ngôn ngữ để quảng cáo, và nhấn mạnh đến sự thay đổi trong hành vi mà quảng cáo nhắm đến.

4.2.2. Nghiên cứu cách thức ảnh hưởng và kết quả của sự đánh giá

Có một sự xác định về hệ thống thứ bậc của thiết kế nghiên cứu để kiểm tra tính hiệu quả của sự can thiệp. Sự sắp xếp này từ những nghiên cứu thử nghiệm ngẫu nhiên, và những nghiên cứu thử nghiệm này sẽ cung cấp những bằng chứng có chất lượng cao, không kiểm chứng trước và sau nghiên cứu mà những nghiên cứu thử nghiệm này cung cấp bằng chứng rất hạn chế về tính hiệu quả của một chương trình can thiệp.

Nghiên cứu thử nghiệm lâm sàng ngẫu nhiên (RCT)

Tiêu chuẩn vàng của sự đánh giá, nghiên cứu thử nghiệm lâm sàng ngẫu nhiên sẽ cung cấp những bằng chứng có chất lượng cao nhất về sự thành công của một chương trình hoặc một sự can thiệp. Thiết kế một nghiên cứu thử nghiệm lâm sàng ngẫu nhiên có nghĩa là mỗi một người hay một nhóm người (ví dụ: một trường, một làng, được biết như một thử nghiệm ngẫu nhiên chùm) là được chỉ định một cách ngẫu nhiên cùng nhận hay không nhận tham gia chương trình. Giống như những người tham dự (hoặc nhóm tham dự) là được ấn định một cách ngẫu nhiên tới một nhóm này hay nhóm khác, các yếu tố khác nhau có thể ảnh hưởng đến kết quả được đo lường hoặc không được đo lường được cân bằng giữa nhóm có can thiệp và nhóm không can thiệp. Tuy nhiên, nghiên cứu thử nghiệm lâm sàng ngẫu nhiên thiết kế luôn luôn được quan tâm khi đánh giá tính hiệu quả của một sự can thiệp, nghiên cứu thử nghiệm được làm yêu cầu các nguồn số liệu phải có ý nghĩa và có thể rất khó thực hiện nếu ngân sách bị hạn hẹp. Một số vấn đề về đạo đức nghiên cứu cũng được quan tâm trong một can thiệp ngẫu nhiên với những lợi ích đã được biết (đó là phủ nhận hiệu quả của sự can thiệp ở những người tham gia nghiên cứu nhưng thuộc nhóm không can thiệp).

Vấn đề quan trọng cần lưu ý đó là không cần thiết thực hiện một nghiên cứu thử nghiệm lâm sàng ngẫu nhiên về tính hiệu quả của mũ bảo hiểm khi nó là một phần trong chương trình mũ bảo hiểm của bạn. Có đầy đủ bằng chứng chứng minh một cách rõ ràng về hiệu quả của mũ bảo hiểm trong việc làm giảm các chấn thương ở đầu và giảm các rủi ro xảy ra ở những vụ đâm xe (xem phần 1).



Sự đánh giá sử dụng nghiên cứu thử nghiệm lâm sàng ngẫu nhiên

Một nghiên cứu thử nghiệm lâm sàng ngẫu nhiên được tiến hành tại 27 trường học ở Miền Tây nước Úc nhằm đánh giá tính hiệu quả của sự can thiệp trong việc tăng sử dụng đúng mũ bảo hiểm xe đạp ở học sinh tiểu học (5). Các trường học được ấn định hoặc can thiệp hoặc đối chứng; thành phần chính tham gia chương trình là học sinh cùng lớp, cùng lứa tuổi từ 10-12 tuổi. Đối tượng được quan sát là những học sinh có sử dụng mũ bảo hiểm và được theo dõi việc sử dụng từ 1 đến 2 năm. Tỷ lệ đối tượng được quan sát có đội mũ bảo hiểm giảm 13% ở nhóm chứng so với 5% ở nhóm can thiệp ($p = 0,185$), giả thuyết rằng các hoạt động cơ bản ở trường có thể không làm tăng việc sử dụng mũ bảo hiểm ở học sinh, các hoạt động này có thể ngăn chặn tỷ lệ từ chối đội mũ bảo hiểm ở học sinh.

Các thiết kế nghiên cứu tương tự thử nghiệm

Các nghiên cứu này thiết kế không chặt chẽ như nghiên cứu thử nghiệm lâm sàng ngẫu nhiên, nếu được tiến hành tốt các nghiên cứu này cũng có thể được sử dụng để thiết lập tính hiệu quả của một sự can thiệp. Đó là sử dụng thông tin

được thu thập về chiều hướng của các chỉ số được đo lường, các nghiên cứu này cũng cho phép đưa ra các kết luận như liệu chương trình can thiệp có hay không trợ giúp với sự thay đổi về kết quả của chương trình.

Kiểm chứng trước - sau nghiên cứu

Đây là một loại thiết kế thiết thực nhất cho sự đánh giá chương trình. Sự ngẫu nhiên không phải luôn luôn mang tính khả thi, ví dụ một vài khu vực nơi đã được tiếp nhận một chương trình can thiệp. Kiểm chứng trước-sau nghiên cứu thiết kế bao gồm quan sát kết quả của các vấn đề quan tâm (ví dụ: các tỷ lệ đội mũ bảo hiểm) trước và sau chương trình ở cả những người được tham gia chương trình và những người trong nhóm chứng. Nhóm chứng nên giống với nhóm tham gia chương trình và bất cứ sự khác biệt quan trọng nào giữa 2 nhóm thì cần phải được đưa ra để xem xét. Có ở nhóm chứng có nghĩa là xu hướng đang nghiêng về một phía của quần thể mà vấn đề xảy ra do chương trình đã được đưa ra để xem xét.

LU Sự đánh giá sử dụng một nghiên cứu kiểm chứng trước-sau

Một nghiên cứu kiểm chứng trước-sau được sử dụng để đánh giá một chương trình trợ cấp để làm tăng sử dụng mũ bảo hiểm khi đi xe đạp ở trẻ em ở những gia đình có thu nhập thấp (6). Quần thể nghiên cứu bao gồm trẻ em được đi xe đạp từ 5 đến 14 tuổi từ những gia đình có thu nhập thấp trong một cộng đồng địa lý được xác định trong phạm vi một đô thị lớn của thành phố Canada. Các học sinh của 3 trường được xác định thuộc những gia đình có thu nhập trung bình ở mức thấp trong vùng được giảm 10 đô một cái, và được cung cấp một chương trình giáo dục, ba vùng có thu nhập thấp khác được chọn là những vùng chứng. Sử dụng mũ bảo hiểm là được đo lường bằng quan sát trực tiếp hơn 1800 trẻ em đi xe đạp. Các kết quả từ nghiên cứu đã chỉ ra rằng mặc dù 910 mũ bảo hiểm đã được bán cho một quần thể trường học của 1415 (64%), và việc sở hữu mũ bảo hiểm được báo cáo đã tăng lên từ 10% đến 47%, quan sát việc sử dụng mũ bảo hiểm ở những vùng có thu nhập trung bình ở mức thấp được can thiệp thì không có sự khác biệt về tỷ lệ so với 3 vùng chứng (18% và 19%). Các tác giả kết luận rằng các kết quả đã không hỗ trợ về tính hiệu quả của một chương trình trợ cấp mũ bảo hiểm trong việc làm tăng sử dụng mũ bảo hiểm ở trẻ em của những gia đình có thu nhập trung bình ở mức thấp và ưu tiên phát triển các chiến lược khác để làm tăng sử dụng mũ bảo hiểm ở trẻ em của những gia đình có thu nhập trung bình ở mức thấp này.

Thiết kế thời gian gián đoạn

Có thể đánh giá hiệu ứng của một chương trình bằng việc sử dụng nhiều phương pháp đo hiệu quả trước và sau khi chương trình diễn ra. Có một số sự thay đổi trong thiết kế này, một số liên quan đến các nhóm kiểm chứng. Các nghiên cứu đã áp dụng các thiết kế này nhìn chung thường sử dụng các phương pháp tập

hợp như tỷ lệ tử vong bởi để có bản phân tích phù hợp đòi hỏi phải sử dụng nhiều biện pháp đo đạc. Tuy nhiên, thiết kế cho loại hình nghiên cứu này còn phụ thuộc vào các thách thức về mặt thời gian: có khả năng các yếu tố khác xảy ra đồng thời với chương trình thực sự đã đem lại hiệu quả đáng quan tâm. Tuy nhiên, trong phân tích thống kê các số liệu này có thể tính đến các khuynh hướng cũ đó, có nghĩa là có thể thiết lập sự can thiệp hay chương trình chịu trách nhiệm về sự thay đổi kết quả.

Nghiên cứu trước-sau (không nhóm chứng)

Nghiên cứu trước sau không có nhóm chứng là thường được sử dụng để đánh giá tác động của chương trình, nhưng nó lại cung cấp các bằng chứng bất lợi về hiệu quả của một chương trình. Thiết kế này bao gồm việc đo lường kết quả của các vấn đề quan tâm trước và sau khi chương trình được thực hiện. Thiết kế nghiên cứu này đơn giản, rẻ tiền. Tuy nhiên, không có nhóm chứng, tính khoa học của nghiên cứu này hạn chế một cách tương đối và thường khó phối hợp với bất kỳ sự thay đổi chắc chắn nào về kết quả bước đầu của chương trình.



Đánh giá một chiến dịch đội mũ bảo hiểm trên áp phích và truyền hình ở Campuchia

Vào năm 2004, với sự hợp tác của Bộ Y tế Campuchia, Tổ chức Y tế thế giới, UNICEF, UNESCO, Bỉ; Hội tàn tật quốc tế đã phát động một loạt các chiến dịch nhận thức về sử dụng mũ bảo hiểm. Điều đặc biệt của chiến dịch này là sự tham gia của ngôi sao phim hành động quốc tế Jackie Chan. Đối tượng mục tiêu của chiến dịch là những người trẻ tuổi, đại diện cho 50% trong số trường hợp thương tích giao thông đường bộ tại thủ đô Phnom Penh, trong chiến dịch này đã sử dụng hình ảnh đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô của Jackie Chan để minh họa trên áp phích và chương trình diêm báo trên tivi. Một vài điều tra đã được thực hiện để đánh giá sự thành công của việc đội mũ bảo hiểm trước và sau chiến dịch. Trước khi thực hiện chiến dịch, tỷ lệ trung bình đội mũ bảo hiểm được đánh giá tại 20 địa điểm trong một giai đoạn 4 ngày là 8%. Tiếp theo 1,5 năm thực hiện chiến dịch, tỷ lệ này đã tăng lên 14,7%.

Bảng 4.1: Hình thức nghiên cứu, mặt thuận lợi và không thuận lợi.

	Đánh giá quá trình và hình thành	Đánh giá tác động và kết quả	Tán thành-phản đối
Định tính			
Nhóm tập trung/ phỏng vấn sâu	- hình thành - quá trình	- kết quả	• Có thể cung cấp lí do tại sao có thể can thiệp hoặc

		không thể can thiệp
		• Rẻ • Mẫu (người tham gia) không phải là mẫu ngẫu nhiên. • Kết quả không phải là chung
Định lượng		
Thử nghiệm lâm sàng ngẫu nhiên	- tác động - kết quả	• Bằng chứng chi tiết nhất • Đắt • Ngẫu nhiên không phải lúc nào cũng khả thi
Nghiên cứu trước và sau thử nghiệm lâm sàng	- tác động - kết quả	• Thiết kế thực tế nhất • Cần phải có nhóm chứng
Thiết kế thời gian gián đoạn	- tác động - kết quả	• Thiết kế thực tế nếu đủ số lượng trường hợp và hệ thống giám sát chính xác tại chỗ
Nghiên cứu trước-sau (không có nhóm chứng)	- tác động - kết quả	• Rẻ • Mức độ chứng cứ thấp

- Thông tin chi tiết về hình thức nghiên cứu tham khảo mục 8 và 9. Có bảng chú giải thuật ngữ dịch tễ học tại trang web:
www.cochrane.org/resources/glossary.htm

4.2.3. Lựa chọn các chỉ số thực hiện

Các chỉ số để thực hiện (hay đo lường kết quả) là hình thức đo mức độ thành công của chương trình. Lựa chọn các chỉ số thực hiện sẽ được xác định theo mục tiêu đánh giá, hình thức nghiên cứu được sử dụng, nguồn sẵn có và ở một chừng mực nhất định, là các yêu cầu của đơn vị cấp vốn. Ví dụ, các cơ quan cấp vốn của chính phủ có thể yêu cầu nguồn thông tin chắc chắn để đảm bảo cho việc thực hiện chương trình.

Các kết quả về thương tích và tử vong

Hiệu quả của mũ bảo hiểm xe đạp và xe máy trong việc làm giảm chấn thương vùng đầu và tử vong được chứng minh trong một số nghiên cứu bao gồm cả 2 nghiên cứu theo phương pháp Cochrane (xem Chương I) (10, 11) và có thể không cần thiết phải đưa các phát hiện này vào một nghiên cứu thực nghiệm có quy mô lớn (và có thể đắt). Tuy nhiên, có nhiều nghiên cứu tính hiệu quả như thế này đã được tiến hành ở các nước có thu nhập cao (nổi bật nhất là Mỹ) nơi phổ biến các loại mũ bảo hiểm với chất lượng cao. Có rất ít các nghiên cứu về

kiểm tra tính hiệu quả của các mũ bảo hiểm có trọng lượng nhẹ hoặc các mũ bảo hiểm được sản xuất trong nước, trong việc làm giảm các trường hợp thương tích và tử vong ở các nước có thu nhập thấp và trung bình, đặc biệt là mũ bảo hiểm xe máy. Nghiên cứu bổ sung tại khu vực này là việc làm quan trọng vì việc sử dụng các loại mũ bảo hiểm như thế này đang ngày càng gia tăng.

Có thể sử dụng các số liệu đã được thu thập để tính toán tỷ lệ thương tích vùng đầu và tỷ lệ tử vong. Tuy nhiên, tính hiệu quả của vấn đề còn phụ thuộc vào tính chính xác của công tác giám sát của từng nước. Nếu có một hệ thống báo cáo và mã hoá đồng đều được bố trí ở các bệnh viện/hoặc các cơ sở y tế thì có thể có được các số liệu chung về thương tích vùng đầu, thương tích nặng vùng đầu, hoặc các thương tích vùng đầu có liên quan đến va chạm xe máy. Mặt khác, có thể lấy các thông tin này từ các nguồn số liệu của từng nước. Tương tự như thế, các số liệu về tử vong và/hoặc va chạm xe máy có thể tập hợp từ các cơ quan cảnh sát hoặc giao thông đường bộ.

Do chất lượng có thể thay đổi, nên tính chính xác và đầy đủ của các nguồn dữ liệu này cần phải kiểm tra kỹ trước khi sử dụng.

Tỷ lệ đội mũ bảo hiểm

Một phương pháp phù hợp khác để đo mức độ thực hiện đó là tỷ lệ đội mũ bảo hiểm của người đi xe. Quan sát được thực hiện đối với những người đi xe tại một số khu vực trước và sau khi thực hiện chương trình để chứng minh xem liệu tỷ lệ đội mũ bảo hiểm có thay đổi.

Tỷ lệ tính toán

Việc so sánh sự thay đổi về số lượng tuyệt đối của các kết quả thương tích và tử vong hoặc số lượng người đội mũ bảo hiểm trước và sau khi thực hiện chương trình là không hữu hiệu bởi con số tuyệt đối có thể thay đổi do tăng giảm số lượng người đi xe, số lượng đăng ký về các mặt khác. Do đó, quan trọng là phải tính toán được tỷ lệ. Các mẫu số có thể bao gồm số lượng người đi xe, số xe đăng ký hoặc số km di chuyển. Ví dụ, đối với kết quả thương tích thì tỷ lệ có thể là số lượng trường hợp thương tích trên số người đi xe có giấy phép, hoặc số lượng trường hợp bị thương tích trên 100.000 km dịch chuyển. Đối với việc sử dụng mũ bảo hiểm, tỷ lệ phù hợp sẽ là tỷ lệ người đi xe đội mũ trên tổng số người đi xe được quan sát. Lưu ý sử dụng dân số làm mẫu số (tức là trên 100.000 dân) thích hợp hơn là sử dụng số lượng xe mô tô làm mẫu số. Điều này là do việc sử dụng ngày càng gia tăng các phương tiện mô tô ở nhiều quốc gia có thể làm sai lệch kết quả đánh giá nếu sử dụng biện pháp thứ hai này.

Chương 2 bao gồm phần mô tả chi tiết về phương pháp đo tỷ lệ đội mũ bảo hiểm.

4.2.4. Tiến hành đánh giá tính kinh tế của chương trình

Cũng có thể cần thiết phải tiến hành đánh giá tính kinh tế để chứng minh “giá trị tiền bạc” và có thể tiết kiệm chi phí cho chính phủ bằng việc đầu tư vào công tác dự phòng. Đánh giá về kinh tế đưa ra một câu hỏi là liệu một sự can thiệp có nói

lên việc sử dụng các nguồn tốt hơn không. Nói cách khác, sử dụng \$x vào chương trình A có nói lên được đó là sự đầu tư tốt hơn \$y cho chương trình B hay không? Để trả lời được dạng câu hỏi này, rõ ràng là phải có sự so sánh giữa 2 hay nhiều phương án.

Đánh giá về kinh tế được căn cứ vào sự so sánh giữa các phương án lựa chọn về chi phí và kết quả (12). Thuật ngữ “kết quả” được sử dụng ở đây để đại diện cho kết quả của giá trị. Có nhiều hình thức đánh giá khác nhau về kinh tế mà có thể tiến hành, mỗi một hình thức khác nhau về phạm vi, có nghĩa là phạm vi thay đổi được đưa vào phân tích. Điều quan trọng là mỗi một hình thức đánh giá đòi hỏi một tập hợp các giả thuyết ban đầu; việc công nhận các giả thuyết này là cần thiết đối với các nhà làm chính sách để sử dụng hợp lý các bằng chứng từ các nghiên cứu này.

Yếu tố chung xuyên suốt các hình thức đánh giá đó là chúng liên quan đến chi phí đo đạc. Các chi phí thường bao gồm, ít nhất là phần nào đó các chi phí trực tiếp của chương trình-các nguồn được sử dụng để vận hành chương trình (ví dụ như trang thiết bị, nhân sự, các thiết bị khác liên quan...). Tuy nhiên, về nguyên tắc các chi phí khác cũng có thể liên quan như các chi phí bệnh nhân người chăm sóc và cộng đồng phải chịu. Ngoài ra các chi phí “downstream” và các chi phí tiết kiệm cũng có thể đưa vào xem xét. Ví dụ như chương trình có thể làm giảm các trường hợp nằm viện và phần chi phí tiết kiệm được từ các nguồn này có thể xem là liên quan. Loại chi phí được lựa chọn nhìn chung phụ thuộc vào thuật phối xa gần trong đánh giá và bản chất của vấn đề phân bổ nguồn.

Các phương pháp được sử dụng trong đánh giá về kinh tế

Hình thức chung nhất trong đánh giá về kinh tế là phân tích tính hiệu quả của chi phí (CEA). Điều này đòi hỏi tổng chi phí của các chương trình cùng với kết quả xác định để tạo ra một “tỷ lệ chi phí hiệu quả” (chi phí/trường hợp được cứu sống, chi phí/năm sống được cứu sống hoặc chi phí/trường hợp được phòng chống). Giả thuyết trong CEA là các mục đích của can thiệp được đem ra so sánh thu được kết quả hợp lý (13). Một điều chỉnh đối với phân tích tính hiệu quả chi phí quy ước đó là phân tích tính thiết thực của chi phí căn cứ vào số liệu kết quả đo đạc. Số năm sống được điều chỉnh theo chất lượng sống (QALY), kết hợp sự thay đổi trong cách sống và chất lượng sống do đó có thể đem tập hợp các can thiệp ra so sánh một cách hợp thức trong phạm vi rộng hơn so với CEA.

Một hình thức đánh giá khác đó là phân tích chi phí-lợi nhuận (CEA) đây là hình thức đánh giá can thiệp ở khía cạnh tổng chi phí và tổng lợi nhuận – cả hai đang được đánh giá các bằng thuật ngữ tiền tệ (ví dụ như đô la). Do đó, nếu lợi nhuận lớn hơn chi phí thì sẽ quyết định cấp vốn cho chương trình. Đánh giá lợi nhuận về mặt sức khoẻ theo cách này có thể là một thử thách, nhưng có một cách đề nghị cho những người được hưởng lợi từ các chương trình thanh toán các khoản lợi nhuận này (có nghĩa là nếu họ phải thanh toán trong một thương trường giả định). Ý tưởng ẩn sau phương pháp này là phải tìm được sự đánh giá cho loại hình can thiệp tương tự như cách mà người tiêu dùng đánh giá hàng hoá và dịch vụ trên thị trường.

Việc lựa chọn hình thức phân tích phù hợp cho các nhu cầu của chương trình cụ thể sẽ phụ thuộc vào các nguồn sẵn có (cả nguồn lực và nguồn kinh tế), và mục đích của đánh giá. Việc chú ý đến chất lượng cuộc sống là sự đo lường có tác động mạnh để đánh giá các vụ tai nạn mô tô mà kết quả là thương tật suốt đời do các chấn thương nghiêm trọng vùng đầu gây ra.

4.2.5 Xác định cỡ mẫu

Đối với tất cả các loại nghiên cứu định lượng, số lượng đủ lớn trong nghiên cứu có vai trò quan trọng để đảm bảo có thể phát hiện thấy ảnh hưởng. Càng có ít sự cố xảy ra thì cần cỡ mẫu càng lớn để phát hiện sự khác biệt. Những thương tích nghiêm trọng từ những vụ xô xát mô tô là khá hiếm và một nghiên cứu có sử dụng tổn thương nghiêm trọng hoặc tử vong làm kết quả sẽ đòi hỏi một cỡ mẫu lớn. Tính tỉ lệ đội mũ bảo hiểm cần ít người tham gia hơn.

Các yếu tố phải đưa ra xem xét để xác định cỡ mẫu là cỡ dự đoán của tác động sẽ được phát hiện, tính thay đổi của phương pháp và sự thay đổi sở thích. Đối với một thử nghiệm ngẫu nhiên theo nhóm, việc tính toán cỡ mẫu cũng sẽ tính toán cỡ của một nhóm và sự tương quan giữa các nhóm. Để biết thêm thông tin về tính toán cỡ mẫu đối với các thử nghiệm ngẫu nhiên theo nhóm, xem thông tin tham khảo ¹⁴.

Thông tin về tính toán cỡ mẫu có thể truy cập tự do trên internet^{*1}, nhưng tốt hơn là tham khảo ý kiến của nhà thống kê về con số ước tính như vậy, đặc biệt cần thiết đối với các thử nghiệm ngẫu nhiên theo nhóm hoặc các mẫu ngẫu nhiên và/hoặc phân tầng.

Đánh giá về mặt kinh tế

Một nghiên cứu đã được tiến hành để so sánh hiệu quả-chi phí của 3 chương trình khác nhau nhằm tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp ở trẻ em từ 5-16 tuổi (một chương trình pháp luật, một chương trình cho cộng đồng và một chương trình cho trường học). Trong giai đoạn hơn 4 năm, nghiên cứu có tính đến các chi phí trực tiếp của chương trình (chi phí cho mũ bảo hiểm và các chi phí khác của chương trình) và chi phí tiết kiệm được trong chăm sóc sức khỏe do có sự phòng chống thương tích đầu liên quan đến xe đạp. Kết quả là các tổn thương ở đầu, tử vong đã được ngăn chặn và số năm sống được kéo dài hơn. Kết quả này đã được lấy làm mẫu trên cơ sở các trường hợp tránh được, các trường hợp có thể xảy ra và sự gia tăng nguy cơ tổn thương đầu liên quan đến xe đạp do không đội mũ bảo hiểm xe đạp khi xảy ra xô xát, và sự can thiệp trước và sau của việc không đội mũ bảo hiểm. Nói tóm lại, chương trình về pháp luật này

¹⁴ <http://www.cdc.gov/nchs/data/ncj/186262.pdf>

đường như hiệu quả nhất, tiếp theo đó là chương trình cho cộng đồng và đến chương trình cho trường học (15).

Phân tích thống kê

Đối với các loại hình nghiên cứu định lượng thì số liệu sẽ yêu cầu phân tích thống kê. Để tham khảo hơn về nội dung này, xem tham khảo 8 hoặc xem các bài giảng có nội dung liên quan trong các phương pháp cơ bản và các phần về thương tích tại www.pitt.edu/~super1.

4.3 Phổ biến thông tin và phản hồi

Sau khi hoàn tất đánh giá thì công tác cung cấp thông tin phản hồi cho các bên liên quan tham gia vào chương trình rất quan trọng. Phổ biến kết quả sẽ hỗ trợ chương trình thành công hơn nữa, và hỗ trợ giới thiệu các chương trình tương tự. Sự quảng bá từ các hoạt động phổ biến cũng có thể tăng cường tầm ảnh hưởng của chương trình. Nếu chương trình không thành công thì sự chia sẻ thông tin cũng rất quan trọng để những yếu kém hay những vấn đề liên quan được xem xét trong những hoạt động can thiệp tương tự khác, kể cả khi những can thiệp như thế có được đưa vào hay không.

Công tác phổ biến có thể là yêu cầu trình bày kết quả tại các cuộc họp công khai, sử dụng các phương tiện truyền thông để công bố kết quả của chương trình, hoặc công bố các báo cáo và văn bản trong các tài liệu khoa học.

Danh mục

- ☐ Bắt đầu quá trình đánh giá khi bắt đầu thực hiện chương trình
- ☐ Xác định mục đích đánh giá và xây dựng khung đánh giá
- ☐ Xác định rõ nhóm đối tượng, địa điểm và thời gian
- ☐ Thiết lập và thử nghiệm các dụng cụ thu thập số liệu, đảm bảo sự đồng nhất trong đào tạo và đo lường
- ☐

Thu thập và phân tích số liệu

- ☐ Viết và phổ biến báo cáo đánh giá, phản hồi về các khía cạnh khác nhau của chương trình.

4.3.1 Sử dụng kết quả đánh giá để tác động trở lại chu trình lập kế hoạch mới.

Xem xét xem liệu đánh giá có biểu hiện bất kỳ lợi ích xác thực nào hay không – chương trình có cần tiếp tục, hoặc có yêu cầu xóa bỏ hay sửa đổi không? Chương trình hiện có có thể được cải thiện dựa trên đánh giá hay không? Có bất kỳ tác động không mong muốn nào đối với chương trình không?

Các kết quả đánh giá cần tác động trở lại đối với chu trình lập kế hoạch và thay đổi cho phù hợp với chương trình trước khi mở rộng chương trình hơn (Hộp 4.1).

HỘP 4.1: Tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp tại các trường học của Malaysia

Tử vong ở xe đạp chiếm khoảng 4% trong tổng số tử vong tai nạn giao thông đường bộ tại Malaysia. Phần lớn tử vong này là do tổn thương ở đầu và có xu hướng xảy ra ở các vùng nông thôn. Đến tận những năm 1990, sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp rất hiếm ở Malaysia. Chương trình mũ bảo hiểm xe đạp đầu tiên được triển khai vào năm 1995 bởi Sáng kiến Mũ bảo hiểm Malaysia, một số trường đại học, các tổ chức chính phủ và phi chính phủ. Họ đã thúc đẩy sử dụng mũ bảo hiểm mô tô và xe máy. Với sự hỗ trợ của các nhà sáng lập, chương trình này được coi là hình mẫu về sự phối hợp của các ngành khác nhau trong công tác phòng chống thương tích ở đầu.

Chương trình mũ bảo hiểm xe đạp là một sáng kiến được thực hiện đa ngành bởi Hội đồng An toàn đường bộ quốc gia ở cả cấp bang và cấp huyện, và đối tượng hướng đến là trẻ em nông thôn ở các trường học địa phương. Trẻ em đi xe đạp đến trường được tập huấn miễn phí về sử dụng mũ bảo hiểm hợp lý. Được sự chấp thuận của phụ huynh, trẻ em đã hứa đội mũ bảo hiểm bất cứ khi nào đi xe đạp. Chính các học sinh cũng chấp hành việc đội mũ bảo hiểm thông qua những bản thăm dò ý kiến về sử dụng mũ bảo hiểm và qua các báo cáo về vụ va chạm liên quan đến xe đạp. Sự chấp hành này cũng được xác nhận bởi các nhà quản lý trường học và các nhà tổ chức chương trình, họ đã tiến hành các lần 'kiểm tra bất kỳ' hàng tháng không báo trước đối với các trẻ em đi xe đạp đến trường.

Kết quả đã cho thấy sự chấp hành của học sinh chiếm từ 31-98% tại các trường khác nhau. Sự cam kết của các nhà quản lý trường học đối với chương trình được xem là yếu tố thiết yếu để duy trì sự cam kết tham gia của trẻ em. Khi được hỏi tại sao họ không sử dụng mũ bảo hiểm, trẻ em đã báo cáo rằng áp lực của việc không đội mũ bảo hiểm là từ bạn cùng trang lứa, do trường thiếu nơi để mũ bảo hiểm và màu sắc của mũ bảo hiểm không hấp dẫn. Các bài học rút ra từ những chương trình đầu tiên này đã được củng cố cho các chương trình sau này. Trẻ em phải trả một phần nhỏ chi phí để mua mũ bảo hiểm (hơn là nhận chúng miễn phí), chúng được lựa chọn nhiều hơn về màu sắc và kiểu dáng của mũ bảo hiểm và các trường học đã sắp xếp chỗ để mũ bảo hiểm thích hợp. Các đối tác cộng đồng cũng tham gia vào chương trình và đã nỗ lực hết sức để đảm bảo rằng các nhà quản lý trường học duy trì cam kết của họ với sáng kiến này.

Từ khi chương trình đầu tiên được thành lập vào năm 1995, rất nhiều trường học tham gia đã mở rộng chương trình và ít nhất một chương trình mũ bảo hiểm xe đạp đang được thực hiện tại mỗi bang của Malaysia. Tổng số có khoảng 4000 học sinh tại 50 trường học và khoảng 200 giáo viên đã tham gia vào nỗ lực này với mục tiêu làm giảm tổn thương đầu ở trẻ em đi xe đạp.

Tóm tắt

- Đánh giá cần được xem là một phần không thể thiếu của bất kỳ chương trình mũ bảo hiểm nào. Đánh giá cần phải xác định từ khi bắt đầu xây dựng chương trình, với mục đích đó kế hoạch thu thập số liệu được đưa vào khi triển khai dự án. Ngoài việc cung cấp thông tin về tính hiệu quả của một chương trình, công tác đánh giá cũng sẽ hỗ trợ việc xác định xem liệu có bất kỳ vấn đề nào xảy ra trong quá trình thực hiện chương trình hay không.
- Xác định mục đích của đánh giá sẽ giúp quyết định xem đánh giá được tiến hành như thế nào là tốt nhất. Có một số phương pháp có thể dùng để đánh giá một chương trình về mũ bảo hiểm. Mỗi phương pháp có những ưu điểm và nhược điểm khác nhau và lựa chọn phương pháp nào sẽ phụ thuộc vào mục đích của chương trình về mũ bảo hiểm và nguồn lực sẵn có.
- Kết quả đánh giá để chia sẻ với các bên hữu quan và sử dụng kết quả này để lập kế hoạch cho chương trình có ý nghĩa quan trọng.

Tài liệu tham khảo

1. Rossi PH et al. Đánh giá: Phương pháp tiếp cận có hệ thống. California, Xuất bản phẩm Sage
2. Britten N. Nghiên cứu định tính: Phòng vấn định tính trong nghiên cứu y học. *Báo y học của Anh*, 1995, 311: 251-253
3. Kitzinger J. Nghiên cứu định tính: Giới thiệu các nhóm trọng điểm. *Báo y học của Anh*, 1995. 311: 299-302
4. Blantari J et al. Đánh giá hiệu quả của thông điệp an toàn đường bộ trên TV tại Ghana. *Báo kiểm soát Thương tích và Thúc đẩy an toàn Quốc tế*, 2005, 12:23-29.
5. Hall M et al. Đánh giá sự can thiệp của mũ bảo hiểm xe đạp đối với nhà quản lý trường học. *Kiểm soát thương tích và Thúc đẩy an toàn*, 2004, 11:165-174.
6. Parkin PC et al. Đánh giá chương trình trợ cấp nhằm tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp ở trẻ em trong gia đình có thu nhập thấp. *Khoa nhi*, 1995, 96 (2 Pt1): 28; 283-287.
7. Jackie Chan khuyến khích sử dụng mũ bảo hiểm tại Campuchia (Phnom Penh, 25 Tháng 4 2005). (www.Handicapinternational.be/downloads/Jackie_Chan_Promotes_helmet_use.pdf)
8. Woodward M. *Dịch tễ học: nghiên cứu kiểu dáng và phân tích số liệu*. Xuất bản lần 2. Chapman và Hall CRC. Boca Raton. 2005.
9. Rothman, KJ, Greenland S. *Dịch tễ học hiện đại*. Xuất bản lần 2. Hagerstown Maryland. Lippincott-Raven. 1998
10. Thomson DC. Rivara FP. Thompson R. Mũ bảo hiểm trong phòng chống tổn thương đầu và mặt đối với người đi xe đạp. *Cơ sở dữ liệu xem xét hệ thống của Codman*, 2005 (4).

- 11.Liu B et. al. Mũ bảo hiểm trong phòng chống tổn thương đối với người đi xe máy
- 12.Drummond MF et al. *Phương pháp đánh giá về mặt kinh tế các chương trình chăm sóc sức khỏe*, Oxford, Xuất bản của Trường đại học Oxford, 1997.
13. Tan Torres T et al. eds *Hướng dẫn của WHO về phân tích chi phí-hiệu quả*. Geneva, Tổ chức Y tế Thế giới, 2003.
- 14.Kerry SM, Bland JM. Lưu ý về thống kê: Cỡ mẫu trong ngẫu nhiên của nhóm. *Báo Y học của Anh*, 1998, 316: 549.
- 15.Harziandren El et al. Hiệu quả chi phí của 3 chương trình tăng cường sử dụng mũ bảo hiểm xe đạp ở trẻ em. *Báo cáo y tế cộng đồng*, 1995, 110: 251- 259.

Thuật ngữ

Các thương tích Tăng dần-Giảm dần: là các thương tích xuất hiện khi đầu của một người đang chuyển động, và sau đó va vào một vật thể như là mặt đất, ví dụ như trong một vụ va chạm xe máy. Chuyển động tiến lên phía trước của đầu bị chặn lại, nhưng não bộ với khối lượng riêng của nó tiếp tục di chuyển lên phía trước cho đến khi nó đập vào bên trong sọ. Sau đó nó va đập lại phía bên kia của sọ.

Mũ bảo hiểm xe đạp: là một mũ bảo hiểm được thiết kế riêng biệt để bảo vệ đầu cho người đi xe đạp khi họ bị ngã xe hoặc bị đập xuống đất. Chúng không được thiết kế để bảo vệ đầy đủ khi có va chạm với một phương tiện đang chuyển động khác (ví dụ một ô tô) hay một vụ va chạm ở tốc độ cao mặc dù mũ bảo hiểm cũng có một số chức năng bảo vệ. Mũ bảo hiểm xe đạp không nên quá nặng và cần thông gió đầy đủ, do đạp xe có thể là một hình thức tập luyện aerobic nâng cao làm tăng đáng kể nhiệt độ cơ thể. Vì vậy hầu hết mũ bảo hiểm được làm từ những vật liệu nhẹ có các lỗ thông gió đặt ở vị trí chiến lược.

Sự giập não: là tổn hại đến các dây thần kinh hoặc mạch máu của não

Tổn thương đầu kín: là tổn thương có vết thương không mở ở não, thường gây nên bởi một va chạm làm chấn động não trong sọ. Chuyển động của não trong sọ có thể gây nên thâm tím, sưng, rách các mô, dây thần kinh và mạch máu não.

Chi phí: là sự sử dụng nguồn lực có thể thay thế. Chi phí thường được đo bằng tiền tệ, nhưng khái niệm chi phí bao gồm bất kỳ nguồn lực nào được sử dụng, không chỉ là các chi phí trực tiếp bỏ tiền túi ra (1).

Phân tích chi phí-hiệu quả: là phân tích chính thức các chi phí và hiệu quả của một chương trình, trong đó tất cả những tác động có liên quan được chuyển đổi thành tiền tệ (1).

Xe đạp: là một phương tiện giao thông đường bộ đường bộ có nhiều hơn hai bánh và được đẩy đi duy nhất bằng năng lượng cơ bắp của người trên phương tiện đó, đặc biệt bằng hệ thống pedal, đòn bẩy hay tay cầm (ví dụ xe đạp hai bánh, xe đạp ba bánh, xe đạp bốn bánh và xe lăn của người tàn phế) (2).

Sự chấn động: là một sự biến đổi tình trạng tinh thần dẫn đến tổn thương ở đầu có thể hoặc không kéo theo sự bất tỉnh.

Tổn thương sợi trục lan truyền: là tổn thương đối với các sợi trục của não có thể có hậu quả kéo dài nghiêm trọng.

Mất khả năng: là bất kỳ sự hạn chế hoặc thiếu khả năng nào (do sự suy yếu) khi thực hiện một hoạt động theo cách thức hoặc trong phạm vi được coi là bình thường đối với một con người.

Các dịch vụ y tế khẩn cấp (EMS): là các dịch vụ do nhân sự đã qua đào tạo cung cấp có sử dụng đầy đủ thiết bị ngay sau khi cấp cứu. Các dịch vụ EMS cho các thương tích nhằm mục đích giảm tỉ lệ tử vong đối với các thương tích có đe dọa tiềm tàng đến tính mạng. Các dịch vụ này bao gồm chăm sóc con người trước khi đến bệnh viện (EMS tiền bệnh viện, chăm sóc như vậy được tiến hành tại hiện trường và vận chuyển đến địa điểm chăm sóc cố định cuối cùng) và bao gồm chăm sóc y tế tại địa điểm của bệnh viện.

Đánh giá: là một quá trình đánh giá liên tục hiệu quả của một chương trình trong khi vẫn đạt được các mục tiêu đề ra.

Cấp cứu ban đầu: là điều trị khẩn cấp cho một người bị thương tích tại nơi hoặc gần địa điểm xảy ra thương tích trước khi nhận chăm sóc y tế chuyên môn.

Tổn thương đầu: là tổn thương ở đầu có thể gây tổn hại đến da đầu, sọ hoặc não. Tổn thương đầu có thể là một tổn thương đầu kín (ví dụ đầu đập vào kính chắn gió xe ô tô) hoặc là một tổn thương đầu xâm nhập (ví dụ khi một viên đạn xuyên qua sọ)

Nước thu nhập cao: Với mục đích của tài liệu này, cách phân loại của Ngân hàng thế giới đã được sử dụng để phân loại các nước, dựa vào Tổng thu nhập quốc gia (GNI) trên đầu người. Một nước có thu nhập cao là nước có GNI lớn hơn hoặc bằng 9076 đô la Mỹ (3).

Xuất huyết não: là sự chảy máu bên trong, có thể xảy ra tại các khu vực khác nhau của đầu hoặc não.

Pháp luật: Là các đạo luật hay các điều khoản tính bắt buộc của luật lệ, tức là trao cho cảnh sát quyền thực thi và trao cho tòa án quyền áp dụng hình phạt (1).

Nước thu nhập thấp: Với mục đích của tài liệu này, cách phân loại của Ngân hàng thế giới đã được sử dụng để phân loại các nước, dựa vào Tổng thu nhập quốc gia (GNI) trên đầu người. Một nước có thu nhập thấp là nước có GNI nhỏ hơn hoặc bằng 735 đô la Mỹ (3).

Nước thu nhập trung bình: Với mục đích của tài liệu này, phân loại của Ngân hàng thế giới đã được sử dụng để phân loại các nước, dựa vào Tổng thu nhập quốc gia (GNI) trên đầu người. Một nước có thu nhập trung bình là nước có GNI trong khoảng từ 736 đô la Mỹ đến 9075 đô la Mỹ (3).

Mũ bảo hiểm xe máy: Mũ bảo hiểm xe máy là một loại mũ bảo vệ do người lái xe máy sử dụng. Mũ bảo hiểm thường được làm bằng một chất cứng (thường bằng một loại nhựa) có khả năng bảo vệ khỏi trong những va chạm có tốc độ cao và các vật thể rơi. Mục đích ban đầu của mũ bảo hiểm xe máy là bảo vệ đầu của người lái xe trong khi va chạm, mặc dù mũ bảo hiểm mang lại nhiều tiện ích hơn, như kính chắn, bảo vệ tai. Mũ bảo hiểm xe máy thường vỡ khi xô xát (vì vậy phải phát huy tác dụng đã được thiết kế bảo vệ đầu của người mang mũ), vì vậy chúng cung cấp rất ít hoặc không bảo vệ sau va chạm đầu tiên.

Động cơ hai bánh: Là xe hai bánh chạy bằng động cơ, ví dụ như là xe máy hoặc xe máy có bàn đạp.

Tổn thương đầu mở: là tổn thương có liên quan đến nứt hoặc xuyên qua sọ. Có thể dẫn đến các thương tổn ở não.

Chăm sóc tiền bệnh viện: là chăm sóc để làm giảm tác động của chấn thương hoặc thương tích trước khi người bị tổn thương đến được cơ sở của bệnh viện (xem EMS). Chăm sóc này bao gồm sự ứng phó chính thức của nhân viên đã qua đào tạo và trang bị, cũng như sự ứng phó của người ngoài cuộc.

Rủi ro: Là khả năng một sự kiện không mong muốn xảy ra.

Yếu tố rủi ro: Một yếu tố tác động đến khả năng xô xát hoặc va đập hoặc ảnh hưởng đến sự nghiêm trọng của hậu quả phát sinh sau sự cố.

Tai nạn giao thông đường bộ đường bộ: là một sự va chạm liên quan đến ít nhất một phương tiện đang chuyển động trên đường công cộng hay tư nhân, có hậu quả là ít nhất một người bị thương hoặc bị chết (2).

Xô xát hay va chạm giao thông đường bộ đường bộ: là một sự cố, có liên quan đến ít nhất một phương tiện đang chuyển động, có thể hoặc không dẫn đến thương tích, xảy ra trên đường công cộng.

Tử vong giao thông đường bộ đường bộ: là một tử vong xảy ra trong vòng 30 ngày của vụ xô xát giao thông đường bộ đường bộ (2).

Các tổn thương giao thông đường bộ đường bộ: là các tổn thương chết người hoặc không chết người là hậu quả của một vụ xô xát giao thông đường bộ đường bộ.

Người sử dụng đường: là một người sử dụng bất kỳ phần hệ thống đường nào, ví dụ như người sử dụng giao thông đường bộ không và có động cơ.

Giám sát: là sự thu thập, đối chiếu và phân tích số liệu liên tục và có hệ thống và sự phổ biến thông tin kịp thời cho những người cần được biết để có thể đưa ra hành động.

Tổn thương não gây chấn thương: là bất kỳ tổn thương nào đến não do tác động của ngoại lực vào sọ. Tổn thương não gây chấn thương có thể dẫn đến một loạt các vấn đề gồm chấn động, đụng giập (xuất huyết não), hoặc thương tích phát tán gây tổn thương thần kinh nghiêm trọng hơn.

Người sử dụng đường dễ tổn thương: người sử dụng đường rủi ro nhất trong giao thông đường bộ - như người đi bộ, đi xe đạp và hành khách tham gia giao thông đường bộ công cộng. Trẻ em, người nhiều tuổi hơn và người khuyết tật cũng có thể nằm trong nhóm này.

Tham khảo

1. Elvik R, Vaa T. *Sổ tay các biện pháp an toàn đường bộ*, Amsterdam, Hà Lan, Elsevier, 2004.
2. Ủy ban kinh tế của Nhóm công tác Liên thư ký Châu Âu về Thống kê Giao thông đường bộ. *Thuật ngữ Thống kê Giao thông đường bộ. Xuất bản lần thứ ba. New York, NY, Hội đồng Kinh tế và Xã hội Liên Hợp Quốc, 2003 (TRANS/WP.6/2003/6).*
(www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen3pdf, truy cập ngày 23/5/2006).
3. *Phân loại nước: phân loại các nền kinh tế*. Washington DC, Ngân hàng Thế giới, 2002 (www.worldbank.org/data/countryclass/countryclass.html, truy cập ngày 23/5/2006).

Các tổ chức đối tác xây dựng cuốn sổ tay

Tổ chức Y tế Thế giới (WHO)

Là một cơ quan thuộc Liên Hợp Quốc chuyên trách về vấn đề y tế với mục tiêu lồng ghép an toàn đường bộ vào các chương trình y tế công cộng trên khắp thế giới nhằm làm giảm mức độ thương tích do tai nạn giao thông đường bộ cao. Một phương pháp tiếp cận y tế công cộng được sử dụng có sự kết hợp dịch tễ học, dự phòng và chủ trương. Các nước có thu nhập thấp và trung bình nơi có hầu hết các vụ va chạm giao thông đường bộ xảy ra được đặc biệt chú trọng. Trong những năm gần đây, WHO phối hợp với Ngân hàng Thế giới đã nỗ lực thực hiện các đề xuất của *Báo cáo thế giới về phòng chống thương tích giao thông đường bộ đường bộ* và đặc biệt nêu lên những yếu tố chính gây rủi ro đối với thương tích do giao thông đường bộ đường bộ. Sau khi Đại Hội Đồng Liên Hợp Quốc thông qua nghị quyết của về an toàn đường bộ năm 2004, WHO đóng vai trò là điều phối viên cho các sáng kiến về an toàn đường bộ trong hệ thống của Liên Hợp Quốc, điều này đã hỗ trợ sự phát triển của nhóm Hợp tác An toàn Đường phố của Liên Hợp Quốc – là nhóm bao gồm các tổ chức an toàn đường bộ quốc tế gồm rất nhiều các cơ quan của Liên Hợp Quốc. Vai trò điều phối này đã được thông qua bởi một nghị quyết của Đại Hội Đồng Liên Hợp Quốc năm 2005.

Địa chỉ: Tổ Chức Y tế Thế giới, 20 Đại lộ Appia, CH-1211 Geneva 27, Thụy sĩ

URL: www.who.int/violence_injury_prevention/en/

Người liên hệ: Margie Peden, Điều phối viên, Phòng chống thương tích không cố ý, Bộ phận phòng chống Thương tích và Bạo lực

Email: traffic@who.int

Ngân hàng Thế giới

Ngân hàng Thế giới xúc tiến cải thiện kết quả an toàn đường bộ tại các nước có thu nhập thấp và trung bình như là một ưu tiên phát triển toàn cầu. Ngân hàng hỗ trợ về tài chính và kỹ thuật cho các nước thông qua các cơ quan của chính phủ, các tổ chức phi chính phủ và khu vực tư nhân để xây dựng chiến lược cải thiện an toàn đường bộ. Nhiệm vụ của Ngân hàng Thế giới là hỗ trợ các nước tăng cường triển khai thực hiện đề xuất của *Báo cáo thế giới về phòng chống thương tích giao thông đường bộ* đường bộ phối hợp với Tổ chức Y tế Thế giới năm 2004. Để thực hiện công tác này, Ngân hàng chú trọng vào xây dựng năng lực và phát triển đối tác toàn cầu, tập trung vào thu thập các kết quả có thể đo được về an toàn đường bộ.

Địa chỉ: Ngân hàng Thế giới, 1818 đường H, NW, Washington DC 20433, Mỹ

URL: www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm

Người liên hệ: Anthony Bliss, Chuyên gia về An toàn Đường Phố, Bộ phận Phát triển Giao thông đường bộ và Đô thị.

Email: abliss@worldbank.org

Tổ chức Đối tác An toàn Đường bộ Toàn cầu (GRSP)

Tổ chức Đối tác An toàn Đường bộ Toàn cầu là một tổ chức giữa tổ chức kinh doanh, dân sự và chính phủ nhằm làm giảm bền vững tử vong và thương tích đường bộ trong các nước đang phát triển và trong thời kỳ quá độ. Bằng cách tạo ra và tăng cường mối liên kết giữa các đối tác, mục tiêu của GRSP nhằm tăng cường nhận thức về an toàn đường bộ như là một vấn đề ảnh hưởng đến tất cả các ngành của xã hội. GRSP mong muốn thiết lập sự cộng tác bền vững và đưa ra các biện pháp can thiệp an toàn đường bộ thông qua các nguồn lực được củng cố, có sự phối hợp và quản lý tốt hơn, cải cách lớn hơn và có sự chia sẻ kiến thức trên cả toàn cầu và trong nước.

GRSP là một chương trình của Liên đoàn các hiệp hội Chữ thập đỏ và Lưỡi liềm đỏ Quốc tế.

Địa chỉ: Tổ chức Đối tác An toàn Đường bộ Toàn cầu, Liên đoàn các hiệp hội Chữ thập đỏ và Lưỡi liềm đỏ Quốc tế, P.O.Box 372m, 17 chemin de Crêts, CH-1211 Genève 19, Thụy Sĩ.

URL: www.grsproaasafety.org/

Người liên hệ: David Silcock, Giám đốc điều hành.

Email: David.Silcock@ifrc.org

Quỹ FIA dành cho Mô tô và Xã hội

Quỹ FIA dành cho Mô tô và Xã hội là một tổ chức từ thiện của Anh với mục tiêu thúc đẩy an toàn và y tế công cộng, bảo vệ và bảo tồn đời sống con người và bảo tồn, bảo vệ và cải thiện môi trường tự nhiên. Từ khi thành lập năm 2001, Quỹ FIA đã có vai trò nổi bật trong việc thúc đẩy an toàn đường bộ trên khắp thế giới. Quỹ có chủ trương nâng cao nhận thức về sự gia tăng thương tích gây nên bởi giao thông đường bộ đường bộ và đưa an toàn giao thông đường bộ đường bộ vào chương trình chính trị quốc tế. Nó thúc đẩy nghiên cứu và phổ biến kết quả để khuyến khích thực hành chính sách an toàn đường bộ tốt nhất và hỗ trợ về tài chính cho các dự án thuộc bên thứ ba thông qua một chương trình trợ cấp.

***Địa chỉ:* Quỹ FIA, 60 Quảng trường Trafalgar, London, WC2N5DS, Anh quốc.**

***URL:* www.fiafoundation.com/**

***Người liên lạc:* David Ward, Tổng giám đốc**

***Email:* d.ward@fiafoundation.com**