



Photos by: LLia Goronov, Eill Cheyney y Clamur



## Bản tin của Mạng lưới nghiên cứu Chấn thương giao thông đường bộ (RTIRN)

[www.rtirn.net](http://www.rtirn.net)

Tháng 7 – tháng 9, 2010

### Nội dung

- ✦ Thông điệp của Chủ tịch RTIRN
- ✦ Thông điệp của Thư ký RTIRN
- ✦ Các đóng góp:
  - Tài trợ cho Chương trình Nghiên cứu viên trẻ tuổi
  - Tài trợ cho Chương trình Nghiên cứu viên cấp cao
  - Chương trình nghiên cứu đa trung tâm
  - “RTIRN và Chương trình An toàn Đường bộ của WHO”, TS. Margie Peden và TS. Meleckidzedeck Khayesi
  - “Các sáng kiến thành công của mạng lưới và tác động đối với chương trình nghị sự phòng chống Chấn thương giao thông đường bộ”, TS. Robyn Norton
  - “Thách thức đối với RTIRN trong 5 đến 10 năm tới”, TS. Olive C. Kobusingye
  - “Thách thức phía trước đối với RTIRN” by TS. Rebecca Ivers
- ✦ Lời cảm ơn đến các nhà tài trợ
- ✦ Các thành viên RTIRN mới
- ✦ Các ấn phẩm
- ✦ Tin tức và sự kiện
- ✦ Để trở thành thành viên của RTIRN

## Thông điệp của Chủ tịch RTIRN



Thân gửi Đồng nghiệp:

Xin chào! Đây là một niềm vui lớn được giới thiệu bản tin này của RTIRN tại Hội nghị Thế giới về Phòng chống chấn thương và an toàn năm 2010 tại London. Tôi hy vọng rằng các cuộc thảo luận tại hội nghị toàn cầu này sẽ cho thấy ba vấn đề chính của chấn thương: 1) chấn thương giao thông đường bộ và thực trạng hiểu biết của toàn cầu về các giải pháp phòng chống chấn thương giao thông đường bộ và các chấn thương khác trên toàn thế giới; 2) nhu cầu trong việc tìm kiếm những bằng chứng mới và cụ thể để phòng chống và kiểm soát chấn thương, đặc biệt ở các nước đang phát triển; và 3) sức mạnh của cộng đồng toàn cầu với một mục tiêu chung cho bảo vệ mọi người khỏi các chấn thương và bạo lực.

Chấn thương giao thông đường bộ là nguyên nhân gây tử vong lớn nhất trong số các loại chấn thương và có ảnh hưởng không cân xứng đối với người dân ở các nước có thu nhập thấp và trung bình. Dù đo lường bằng bất cứ cách nào, tỉ suất tử vong, chấn thương hay tàn tật do các chấn thương giao thông đường bộ đều rất cao, đặc biệt là ở nhóm tuổi lao động. Vì vậy, tập trung vào chấn thương giao thông đường bộ là rất quan trọng để nâng cao sức khỏe của cộng đồng, và RTIRN sẽ ưu tiên trong các cuộc họp và thảo luận tại London.

Nhờ cơ sở chức năng an toàn đường bộ toàn cầu của Ngân hàng Thế giới, RTIRN đã có nguồn lực để nâng cao năng lực trong nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ trên toàn thế giới. Chúng tôi rất vui mừng được hỗ trợ tài chính cho một số đồng nghiệp từ các nước đang phát triển đến hội nghị London, nơi họ sẽ tổ chức một buổi hội thảo và đóng góp vào các cuộc thảo luận. Chúng tôi khuyến khích tất cả các bạn gặp gỡ chúng tôi, nghiên cứu tài liệu của chúng tôi, và ghé thăm trang web của chúng tôi – [www.rtirn.net](http://www.rtirn.net). Tham gia cùng chúng tôi trong nhiệm vụ quan trọng này. Cùng nhau, chúng ta có thể có tác động mạnh hơn trong phòng chống chấn thương giao thông đường bộ trên toàn cầu.

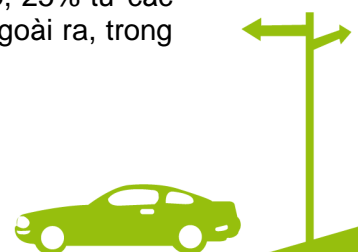
Chúc hội nghị thành công!

**A. Adnan Hyder, MD MPH PhD**  
Chủ tịch, RTIRN

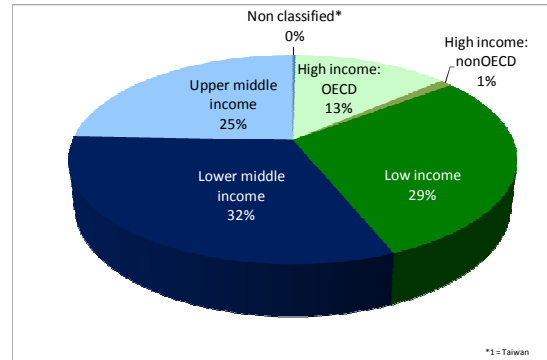
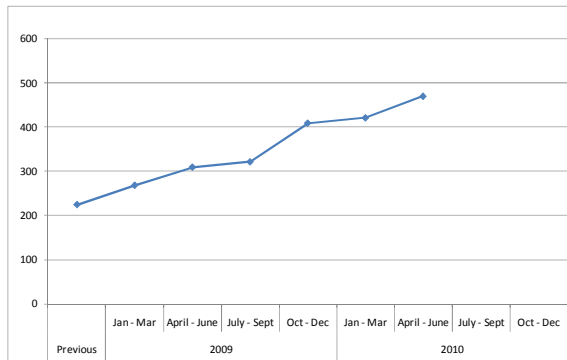
## Thông điệp của Thư ký RTIRN

Các bạn thân mến,

Tôi rất vui mừng được thông báo cho các bạn rằng đến thời điểm này, Mạng lưới đã có tổng cộng 470 thành viên từ 60 nước khác nhau. Trong đó, 11,3% từ Ghana, 10% từ Mexico, 8,3% từ Kenya, 7% từ Ấn Độ và 6,8% từ Việt Nam. Gộp với nhau, mười quốc gia với nhiều thành viên nhất chiếm đến 64% tổng số thành viên. Nếu chia theo khu vực, 35% là từ châu Phi, 33% từ châu Á, 22% từ châu Mỹ (8% từ Nam Mỹ, 4% từ Bắc Mỹ và 11% của Trung Mỹ). Nếu chia theo mức thu nhập, 32% tổng số thành viên là từ các nước có thu nhập trung bình thấp, 29% từ các nước có thu nhập thấp, 25% từ các nước có thu nhập trung bình cao và 14% từ các nước có thu nhập cao. Ngoài ra, trong hai năm qua, liên kết với các thành viên mới vẫn tiếp tục tăng lên.



Điều này phản ánh sự thành công của các sáng kiến mà RTIRN đã thực hiện, đặc biệt là những tài trợ cho nghiên cứu viên trẻ tuổi và cấp cao cũng như các hội thảo khu vực. Điều này cũng thể hiện sự tiến bộ rất lớn trong mục tiêu kết nối của mạng lưới và kết nạp thành viên giữa các nhà nghiên cứu và các tổ chức trên toàn cầu để hỗ trợ công tác nghiên cứu và năng lực nghiên cứu ở các nước có thu nhập thấp và trung bình.



3

**Ricardo Pérez Núñez**  
Thư ký RTIRN, 2010-2011

## Các đóng góp

### ✦ Người nhận tài trợ từ Chương trình nghiên cứu viên trẻ tuổi:

Mạng lưới Nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ vui mừng được công bố những người nhận được tài trợ từ hỗ trợ của cơ sở chức năng an toàn đường bộ toàn cầu của Ngân hàng Thế giới:



#### **Trịnh Tú Anh (Việt Nam)**

*"Xây dựng mô hình xác suất để xác định các điểm đen ở Việt Nam"*

Email: [tuanhxd@yahoo.com](mailto:tuanhxd@yahoo.com)



Tên tôi là Trịnh Tú Anh, tôi là một giảng viên tại Học viện Hàng không Việt Nam, thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam và tôi đang làm luận án Tiến tại Đại học Hasselt, Bỉ. Tôi rất vui mừng khi nhận được học bổng song phương Bỉ cho chương trình Tiến sĩ, nhưng ngân quỹ hạn chế không thể trang trải toàn bộ nghiên cứu, vì vậy tôi thực sự cần kinh phí bổ sung để tiến hành phần định tính và khả năng ứng dụng của nghiên cứu trong điều kiện của Việt Nam.

Vinh dự nhận được học bổng dành cho các nghiên cứu viên trẻ tuổi RTIRN, kinh phí nghiên cứu đã giúp tôi rất nhiều cho việc xây dựng một phần của số liệu và mô hình xác suất phù hợp để dự đoán điểm đen trong từng loại đường giao thông và các điểm giao cắt ở quận Bình Thạnh, đây chính là một trong những phần quan trọng nhất trong luận án tiến sĩ của tôi. Tiêu đề của nghiên cứu này là "Xây dựng mô hình xác suất để xác định các điểm đen ở Việt Nam" và kết quả của nghiên cứu sẽ rất hữu ích cho việc ra quyết định của lãnh đạo địa phương và các



cơ quan liên quan để giảm va chạm giao thông trong tương lai gần. Nghiên cứu sẽ góp phần cho sự phát triển xã hội thông qua việc giảm thiểu các va chạm giao thông bằng cách dự đoán các vị trí có nguy cơ va chạm trên các tuyến giao thông.

Tôi thực sự đánh giá cao RTIRN đã tạo cơ hội tốt và hỗ trợ lớn cho các nghiên cứu viên trẻ tuổi ở các nước đang phát triển, nơi đang rất thiếu kinh phí để làm khoa học.

Một lần nữa, tôi gửi lời cảm ơn chân thành RTIRN từ đáy lòng tôi.



### Williams Ackaah (Ghana)

*"Mô hình dự đoán va chạm trên các tuyến đường cao tốc hai làn khu vực nông thôn vùng Ashanti, Ghana"*

Email: [ackaahwillie@yahoo.com](mailto:ackaahwillie@yahoo.com)



4

Mục tiêu chính của nghiên cứu là để phân tích và xây dựng một mô hình dự đoán va chạm giao thông đường bộ xảy ra trên tuyến đường cao tốc khu vực nông thôn vùng Ashanti của Ghana. Trong giai đoạn 2005-2007, vùng Ashanti chiếm hơn một phần năm (20,5%) số tử vong do giao thông đường bộ ở Ghana và đa số (67,3%) xảy ra trên tuyến đường cao tốc vùng nông thôn.

Mô hình được xây dựng dựa trên những va chạm giao thông xảy ra trên tuyến đường cao tốc vùng nông thôn trong giai đoạn 2005-2007. Số liệu được thu thập từ 76 khu vực giao cắt với chiều dài từ 0,8 km đến 6,7 km. Số liệu thu thập cho mỗi khu vực gồm số vụ va chạm, lưu lượng giao thông, tốc độ và đặc điểm. Mô hình tuyến tính khái quát (Generalized Linear Model) với cấu trúc sai số nhị thức âm được sử dụng để ước lượng các tham số của mô hình.

Chiều dài đoạn đường cao tốc, mật độ đường giao nhau, loại địa hình và sự hiện diện của khu dân cư trong phạm vi của đoạn đường là những yếu tố liên quan có ý nghĩa thống kê (tức là  $p < 0,05$ ). Thêm một điểm giao cắt trong phạm vi 1 km của đoạn đường làm tăng nguy cơ xảy ra tai nạn thêm 32,0% và có thêm một khu dân cư trong phạm vi đó làm tăng nguy cơ xảy ra tai nạn thêm 60,3% so với đoạn đường không có khu dân cư nào. Mô hình có thể giải thích được 61,2% sự biến hệ thống trên toàn bộ số liệu. Các kỹ sư giao thông và đường bộ, và quy hoạch có thể áp dụng mô hình dự đoán va chạm giao thông này như một công cụ trong công tác nâng cao an toàn và trong thiết kế đường bộ.



### Fernando Poo (Argentina)

*"Hành vi lái xe và phong cách lái xe nguy cơ: mối quan hệ với thói quen uống rượu"*

Email: [poo.fernando@gmail.com](mailto:poo.fernando@gmail.com)



Trong học kỳ thứ hai của năm học 2008, tôi đã nhận được tài trợ cho Nghiên cứu viên trẻ tuổi của RTIRN từ hỗ trợ tài chính của Ngân hàng Thế giới. Tài trợ này đã cho tôi cơ hội để xây dựng một nghiên cứu để đánh giá mối liên quan giữa thói quen uống rượu với một bên là phong cách lái xe, và bên còn lại là hành vi lái xe. Nghiên cứu được sự giám sát của Giáo viên hướng dẫn TS. Mariana Cremonete, người đã có nhiều đóng góp hữu ích và sáng tỏ.

Thông qua phân tích hồi quy logic, kết quả chúng tôi có được cho thấy những người uống nhiều (dù là nghiện hay không) đều có xu hướng chạy quá tốc độ và vượt đèn đỏ nhiều hơn. Những người uống nhiều (dù là nghiện hay không) có xu hướng lái xe với phong cách hung hăng nhiều hơn và ít khi thể hiện sự lo lắng. Chúng tôi đã viết một bản thảo báo cáo kết quả này và hi vọng sẽ được xuất bản trong khoảng cuối năm nay.



Tài trợ này đóng vai trò rất quan trọng cho riêng cá nhân tôi. Tôi nghĩ rằng tài trợ này đã giúp tôi trưởng thành thành một nhà nghiên cứu và thực sự đã khuyến khích tôi tiếp tục làm việc. Hơn thế nữa, chủ đề của nghiên cứu được tài trợ này chính là một chương trong luận án Tiến sĩ của tôi, và đang trong quá trình hoàn thiện. Cuối cùng, nhưng không kém phần quan trọng, là số liệu có từ dự án này cho phép chúng tôi gồm cá nhân tôi, TS. Rubén Ledesma, và Silvana Montes gửi một bài trình bày về tính cách và phong cách lái xe tới Hội nghị thế giới về an toàn năm 2010. Rất vinh dự, tôi đã nhận được học bổng từ RTIRN để tham dự hội nghị này.



### Adesola Sangowawa (Nigeria)

"*Năng lực của những lái xe làm việc tại trường Đại học Ibadan trong việc sơ cấp cứu cho người bị tai nạn*"  
Email: [daisyolu@yahoo.co.uk](mailto:daisyolu@yahoo.co.uk)



Tôi đã làm việc trong dự án có tiêu đề, 'Nâng cao năng lực của những lái xe làm việc tại trường Đại học Ibadan trong việc sơ cấp cứu cho người bị tai nạn'. Đây là một nghiên cứu can thiệp với một nhóm các lái xe nghiên cứu và một nhóm các lái xe đối chứng. Can thiệp là 2 ngày tập huấn gồm các bài giảng và thực hành sơ cứu. Nhóm các lái xe đối chứng được tập huấn về HIV/AIDS tại nơi làm việc. Kiến thức và kỹ năng sơ cứu của lái xe được đánh giá trước, ngay sau, và 4 tháng sau khi được tập huấn. Sau can thiệp, kiến thức và kỹ năng sơ cứu của các lái xe trong nhóm can thiệp tăng lên trong khi nhóm các lái xe đối chứng không cho thấy sự thay đổi này.



Nghiên cứu cho thấy các lái xe có thể được đào tạo để cấp cứu nạn nhân bị tai nạn, đặc biệt là ở những nơi không có hệ thống cấp cứu chính quy. Tuy nhiên, các lái xe tỏ ra sợ hãi trong việc sơ cứu cho nạn nhân vì họ có thể bị cáo buộc đã gây ra va chạm. Đây là điểm để các can thiệp và các nỗ lực trong tương lai đưa ra những chính sách nhằm bảo vệ những người đã tiến hành sơ cứu. Tài trợ đã đóng góp một phần vào sự nghiệp và học thuật của tôi theo nhiều cách. Tài trợ giúp tôi tự tin để xin, nhận và quản lý một dự án (sau khi nhận được tài trợ của RTIRN tôi đã xin và nhận được tài trợ cho một nghiên cứu khác).

Tôi đã viết những kết quả từ nghiên cứu mà RTIRN tài trợ và dự định sẽ sớm xuất bản. Ngoài ra, tôi đã gửi những kết quả để trình bày tại một hội nghị. Đây là những khía cạnh rất quan trọng trong sự nghiệp của tôi. Cuối cùng, đối với tôi, một phần quan trọng của việc có nhận được tài trợ là tôi đã có thể đóng góp cho công tác phòng chống chấn thương giao thông đường bộ. Chính là bốn tháng sau khi được đào tạo sơ cứu, 13 trong số các lái xe được đào tạo đã trải qua các vụ va chạm và 10 (77%) trong số đó đã áp dụng những kỹ năng mà họ học được để hỗ trợ cho nạn nhân vụ tai nạn.



### Yanru Ye (China)

"*Chương trình tập huấn về chấn thương xe đạp cho học sinh trung học ở nông thôn*"  
Email: [yryezi@live.cn](mailto:yryezi@live.cn)



Chấn thương giao thông đường bộ là nguyên nhân tử vong lớn thứ hai trong số các chấn thương không chủ định ở trẻ em Trung Quốc. Rất ít thông tin về chấn thương xe đạp ở nông thôn Trung Quốc. Kết quả sơ



bộ của chúng tôi cho thấy rằng hơn 80% số học sinh trung học trong khu vực nghiên cứu đi học bằng xe đạp. Mục tiêu của nghiên cứu là thiết kế một chương trình nâng cao sức khỏe để giảm chấn thương xe đạp ở nông thôn Trung Quốc.



Nghiên cứu này nhằm mục đích thiết kế và thực hiện một chương trình kiểm soát chấn thương xe đạp ở các trường trung học và để đánh giá tác động của chương trình đối với kiến thức và hành vi của học sinh.

Nghiên cứu bao gồm hai bài giảng, áp phích giáo dục, video và các tập sách bao gồm kiến thức về đi xe đạp an toàn. Tất cả các nội dung chương trình giáo dục được xây dựng chủ yếu từ các cuộc thảo luận nhóm nhằm tìm hiểu nhận thức của học sinh, phụ huynh và giáo viên về chấn thương xe đạp ở trẻ em.

Từ kết quả của các cuộc thảo luận nhóm tập trung, người tham gia đã mô tả điều kiện đường xá nghèo nàn ở nông thôn, các mối nguy hiểm và tác động lớn của chấn thương xe đạp ở trẻ em, trong khi chỉ thỉnh thoảng mới đề cập đến các biện pháp phòng chống chấn thương xe đạp ở trẻ em. Và ba nhóm báo cáo trẻ em có ít kiến thức về an toàn đường bộ và hành vi nguy cơ.

Một năm sau chương trình đào tạo, những học sinh bị chấn thương xe đạp ở những trường có tỉ lệ chấn thương xe đạp cao giảm xuống đáng kể, trong khi số này ở những trường có tỉ lệ chấn thương xe đạp thấp không thay đổi.



### Nguyễn Minh Tâm (Việt Nam)

"Lái xe sau khi uống rượu/bia ở nam giới tại Việt Nam: nhận thức và các nguy cơ"  
Email: [dr.nmtam@gmail.com](mailto:dr.nmtam@gmail.com)

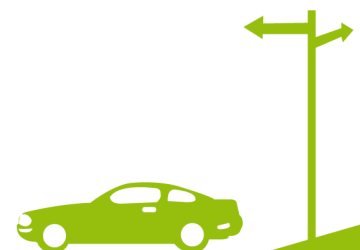


Tài trợ cho nghiên cứu viên trẻ tuổi đã tạo điều kiện rất tốt cho sự nghiệp và học tập của tôi khi đã cho tôi nhiều cơ hội trong tương lai, không chỉ giúp tôi tiến hành nghiên cứu là một phần của luận án tiến sĩ của tôi, mà còn là những kết quả sẽ được trình bày tại một hội nghị thế giới, Hội nghị thế giới về An toàn tại London.

Tài trợ này cũng đã tạo cho tôi được tương tác và xây dựng mối quan hệ nghề nghiệp với những nhà lãnh đạo cấp cao và các đồng nghiệp và phát triển hợp tác. Trên tất cả, tôi nhận ra rằng là một người nhận tài trợ nghiên cứu viên trẻ tuổi của RTIRN và Ngân hàng Thế giới, tôi có cơ hội và trách nhiệm để làm nên sự khác biệt có tác động tích cực đến sức khỏe của người dân Việt Nam, đặc biệt là trong lĩnh vực nghiên cứu của tôi – sử dụng rượu/bia và lái xe.

## ✦ Người nhận tài trợ của chương trình Nghiên cứu viên cấp cao :

Mạng lưới Nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ vui mừng được công bố những người nhận được tài trợ từ hỗ trợ của cơ sở chức năng an toàn đường bộ toàn cầu của Ngân hàng Thế giới:





### Hamid Soori (Iran)

Email: [hsoori@yahoo.com](mailto:hsoori@yahoo.com)



Tôi sử dụng thời gian nghỉ phép của tôi (từ ngày 8 Tháng Bảy đến ngày 4 Tháng 9 năm 2009) tại Đơn vị Phòng chống Chấn thương không chủ định, Bạo lực và Tàn tật tại Tổ chức Y tế Thế giới (Geneva-Thụy Sĩ).

Sản phẩm quan trọng nhất mà tôi có được từ nghỉ phép này là được làm quen với cách tiếp cận toàn cầu để thúc đẩy an toàn đường bộ trong Tổ chức Y tế thế giới và được làm việc với các nhà khoa học về chấn thương không chủ định thuộc đơn vị VIP và tàn tật. Tôi đã dành thời gian để phân tích số liệu cập nhật về tình hình gánh nặng bệnh tật toàn cầu năm 2004 và hỗ trợ đơn vị VIP xuất bản ấn phẩm mới của cuốn “Bảng xếp hạng chấn thương” và cuốn “Chấn thương: gánh nặng bệnh tật hàng đầu”. Tôi cũng soạn được hai bản thảo báo cáo khoa học về an toàn trẻ em ở khu vực phía Đông Địa Trung Hải và một báo cáo về an toàn giao thông đường bộ trong khu vực này, cả hai đều được gửi cho Tạp chí Y tế phía Đông Địa Trung Hải.

Tài trợ này cho phép tôi có được thông tin chi tiết và nhận thức về chấn thương giao thông đường bộ trên toàn thế giới và đặc biệt là ở khu vực phía Đông Địa Trung Hải. Tôi tin rằng tài trợ sẽ giúp các nghiên cứu viên cấp cao ở các nước đang phát triển mở rộng kiến thức về chấn thương giao thông đường bộ và sẽ rất hữu ích cho các chương trình xây dựng năng lực ở các nước có thu nhập thấp và trung bình. Họ có thể chia sẻ những kinh nghiệm của họ cho đất nước của họ và cho các đồng nghiệp của họ.

Tôi muốn nhân cơ hội này để cảm ơn các hỗ trợ của RTRIN.



### Ubeda Clotilde (Argentina)

Email: [clotildeubeda@yahoo.com.ar](mailto:clotildeubeda@yahoo.com.ar)



Tôi đã sử dụng thời gian nghỉ phép của tôi tại CDC Atlanta, Mỹ. Tôi thực sự biết ơn vì học bổng đã tạo điều kiện cho tôi được mở rộng hiểu biết và kinh nghiệm của mình.

Tôi cho rằng kết quả quan trọng nhất có được từ tài trợ này là việc hoàn thành các Báo cáo về chấn thương giao thông đường bộ ở Argentina. Báo cáo này là một mốc quan trọng cơ bản trong quá trình hợp tác của các tổ chức khác nhau cũng như thu thập số liệu và phân tích để giúp xây dựng các chiến lược tương lai với hy vọng sẽ giảm gánh nặng chấn thương trong cộng đồng.

Đây là một cơ hội tốt để làm quen và tương tác với các nhà nghiên cứu có tầm quan trọng hàng đầu trong lĩnh vực này. Tôi đặc biệt muốn đề cập đến nhóm GBD, tại Đại học Harvard, những người thực hiện việc tính toán gánh nặng của chấn thương giao thông toàn cầu và tìm kiếm một phương pháp có thể được áp dụng tại các nước có thu nhập thấp và trung bình, nơi hay gặp phải khó khăn trong việc thu thập các thông tin liên quan đến đề này.

Nơi tôi ở tại "khu Villa quốc tế" đã cho phép tôi được sống trong ba tháng với nhiều người từ các quốc gia và nền văn hóa khác nhau như: Nhật Bản, Trung Quốc, châu Phi, Iraq, Ấn Độ, Thổ Nhĩ Kỳ, Ai Cập, Tây Ban Nha, Đức, Colombia và Brazil. Tôi đã gặp các sinh viên tiến sĩ trẻ tuổi, những sinh viên sau tiến sĩ đang tiến hành nghiên cứu về y tế công cộng. Hợp tác quốc tế kiểu này rất hiệu quả để tìm hiểu về nghệ thuật trong nghiên cứu dịch tễ học, và rất hữu ích để tìm hiểu về kiến thức và các phương pháp mới.





## Ruben Ledesma (Argentina)

Email: [rdledesma@gmail.com](mailto:rdledesma@gmail.com)



Được RTIRN hỗ trợ, ba tháng thời gian nghỉ phép diễn ra tại INTRAS (Viện Nghiên cứu về an toàn giao thông và đường bộ, Đại học Valencia, Tây Ban Nha) và dưới sự giám sát của giáo sư TS. Jaime Sanmartín. Mục đích dự án của tôi là đưa ra bằng chứng mới về giá trị của đo lường lái xe không tập trung tự ghi nhận: Thang đo sai số lái xe liên quan đến sự tập trung (ARDES – The Attention-related Driving Error Scale). Các phân tích tâm lý đã được thực hiện để nâng cao chất lượng của đo lường này. Các kết quả thu được rất nhiều hứa hẹn, cho phép chúng tôi tinh chỉnh lại công cụ và hiểu đầy đủ hơn về cơ chế tâm lý tác động đến sự lái xe không tập trung. Chúng tôi đã biên soạn một bản thảo báo cáo kết quả nghiên cứu ARDES. Trong thời gian nghỉ này, chúng tôi cũng gửi một bài và đã được chấp nhận trình bày tại Hội nghị an toàn Thế giới năm 2010. Rất hạnh phúc, tôi đã nhận được một suất học bổng để tham dự Hội nghị.

Kinh nghiệm của tôi tại INTRAS cũng khuyến khích tôi hợp tác, cùng với các thành viên RTIRN khác trong khu vực trong một chương trình nghiên cứu liên ngành về An toàn đường bộ tại trường đại học của chúng tôi. J. Ungaro, C. Úbeda, R. Peltzer, M. Cremonte, và Fernando Poo, tất cả các thành viên của RTIRN, tham gia dự án mà chúng tôi có kế hoạch bắt đầu vào năm tới.



Tôi nghĩ rằng tài trợ này thực sự giúp tôi phát triển rất nhiều trong nghiên cứu và sự nghiệp của mình. Tôi biết ơn sâu sắc cơ hội lớn này của RTIRN.



## Rafael Consuji (Philippines)

Email: [uppg\\_h\\_sicu@yahoo.com](mailto:uppg_h_sicu@yahoo.com)



Nhóm Nghiên cứu về phòng chống và kiểm soát chấn thương, Viện Sức khỏe Quốc gia, Đại học Philippines, Manila và Trường Sức khỏe Dân số, Khoa Y học và Khoa học sức khỏe, Đại học Auckland, Trường Sức khỏe Dân số, Auckland, New Zealand đã tiến hành một báo cáo hội thảo về chấn thương liên quan đến xe gắn máy (MCRT) ở Philippines, với sự hỗ trợ của mạng lưới Nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ cho nghiên cứu viên cấp cao từ hỗ trợ của cơ sở chức năng an toàn đường bộ toàn cầu của Ngân hàng Thế giới.

Tôi thấy 9 tháng học bổng của nghiên cứu viên cấp cao RTIRN là rất hiệu quả và có ý nghĩa học tập rất nhiều. Tôi đã có cơ hội rời khỏi các nhiệm vụ lâm sàng, công việc tôi thường làm (giảng dạy và phẫu thuật, cấp cứu chấn thương và chăm sóc tích cực sau phẫu thuật) và tập trung tất cả nỗ lực của mình vào việc bắt đầu, tiến hành và hoàn thành báo cáo chuyên đề về phòng chống chấn thương giao thông



đường bộ cho địa phương, khu vực và toàn cầu. Một ưu thế lớn là được tiếp xúc và nhận được sự hướng dẫn của Giáo sư Shanthy Ameratunga của Trường Sức khỏe Dân số, Khoa Y học và Khoa học sức khỏe, Đại học Auckland, Auckland, New Zealand. Sự 'xa xỉ' khi có được giáo viên hướng dẫn với rất nhiều kinh nghiệm là vô giá. Tôi đã thu được rất nhiều kinh nghiệm từ các cơ hội được trình bày kết quả và hiểu biết từ việc tiếp xúc với các chuyên gia khác nhau trong cùng lĩnh vực, và từ việc tự đọc sách.

Từ một quan điểm thể chế, tài trợ này sẽ giúp Đại học Philippines nhận ra hiệu quả mà một giảng viên có thể đạt được khi được có thời gian để làm nghiên cứu. Bằng cách này, tôi đã huy động sự tham gia của các đồng nghiệp trẻ, người chưa có định hướng sự nghiệp rõ ràng, tham gia vào nghiên cứu về chấn thương giao thông đường bộ của tôi. Tôi hi vọng rằng, bằng thời gian làm việc với tôi, họ có thể chọn được định hướng nghề nghiệp cho riêng mình, trong đó nghiên cứu là một phần rất quan trọng.

## ✦ Nghiên cứu đa trung tâm về lợi ích của việc sử dụng Mũ bảo hiểm không tiêu chuẩn:

Từ hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới cho cơ sở chức năng an toàn đường bộ toàn cầu, RTIRN cũng đã triển khai được một nghiên cứu đa trung tâm về việc sử dụng Mũ bảo hiểm không tiêu chuẩn. Sau đây là chia sẻ của một nghiên cứu viên về lợi ích của sự hỗ trợ này.

### Phạm Lê Tuấn

"Mũ bảo hiểm xe máy sử dụng tại Việt Nam"

Trung tâm: **Việt Nam**

Email: [phamtuandr2003@yahoo.com](mailto:phamtuandr2003@yahoo.com)



Ở Việt Nam hiện nay, số lượng và mức độ nghiêm trọng của vụ va chạm giao thông đang ở mức báo động so với các nước khác trong khu vực, đặc biệt là phương tiện xe máy. Từ năm 2003, Chính phủ đã nỗ lực để cải thiện an toàn giao thông bằng nhiều cách, do đó số lượng tai nạn và chấn thương sọ não (TBI) và tỷ lệ tử vong giảm rất nhiều trong một khoảng thời gian ngắn.

Tuy nhiên, từ cuối năm 2008, ngay cả khi số vụ va chạm giảm, số lượng TBI và tử vong do tai nạn đường bộ vẫn tăng lên. Bài viết này nhằm phân tích lý do của các chấn thương nghiêm trọng, TBI và tử vong tăng lên, bằng cách thực hiện 4 cuộc điều tra cụ thể về người đi xe máy, thị trường mũ bảo hiểm, các cơ quan an toàn giao thông và bệnh viện ở hai thành phố lớn của Việt Nam: Hà Nội và TP Hồ Chí Minh.

Nghiên cứu đầu tiên phỏng vấn 1,038 người đi xe máy, cho thấy hầu hết mọi người đều sử dụng mũ bảo hiểm không đạt tiêu chuẩn nhưng đã được đóng dấu xác nhận tiêu chuẩn. Nghiên cứu thứ hai về thị trường mũ bảo hiểm để đánh giá các vấn đề liên quan đến mua và bán mũ bảo hiểm. Nghiên cứu thứ ba tiến hành ở 9 cơ quan an toàn giao thông để đánh giá quy định đội mũ bảo hiểm. Số liệu từ nghiên cứu thứ tư ở 5 bệnh viện cho thấy rằng nhiều nạn nhân đội mũ bảo hiểm không đạt tiêu chuẩn và đội mũ không đúng cách. Dựa trên các phương pháp thống kê, so sánh tổng hợp, quan sát, phỏng vấn chuyên gia và phương pháp động não, vấn đề đã được phân tích.

Các đề xuất để cải thiện an toàn đường bộ tại hai thành phố lớn cũng như tại Việt Nam sẽ được thảo luận. Việc tăng cường thực thi và giáo dục là rất quan trọng để thay đổi thái độ và nhận thức của người dân.



## ✦ “RTIRN và Chương trình An toàn Đường bộ của WHO”



Tổ chức Y tế Thế giới (WHO)  
Geneva, Thụy Sĩ.

### Margie Peden

Thành viên Hội đồng RTIRN

Email: [pedenm@who.int](mailto:pedenm@who.int)

### Meleckidzedek Khayesi

Email: [khayesim@who.int](mailto:khayesim@who.int)

10

Những nỗ lực nghiên cứu và xây dựng năng lực của Mạng lưới Nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ đã được chương trình an toàn đường bộ của Tổ chức Y tế Thế giới hỗ trợ trong nhiều năm. Nhiều thành viên của Mạng lưới đã tham gia vào những hoạt động như:

- Biên soạn Báo cáo toàn cầu về phòng chống chấn thương giao thông đường bộ;
- Biên soạn Báo cáo toàn cầu về phòng chống chấn thương trẻ em;
- Đánh giá Thực trạng toàn cầu về an toàn đường bộ; và
- Vận động cho vấn đề an toàn đường bộ bằng cách tham gia vào các cuộc phỏng vấn trên các phương tiện truyền thông, viết xã luận và tổ chức các tranh luận về an toàn đường bộ.

RTIRN cũng là công cụ để vận động tài trợ cho nghiên cứu về những chủ đề mà thông tin còn rất hạn chế ở những nước có thu nhập thấp và trung bình. Các kết quả đã được WHO sử dụng để biên soạn các báo cáo và thực hiện các cuộc vận động. Các nghiên cứu đã có được những thông tin cần thiết bao gồm:

- Đánh giá sự chấp nhận đối với các tài liệu hình ảnh ở Uganda;
- Đánh giá gánh nặng chấn thương giao thông đường bộ ở Pakistan;
- Sử dụng phương pháp có sự tham gia để xác định các biện pháp an toàn đường bộ ở Kenya; và
- Phân tích các tiêu chuẩn mũ bảo hiểm ở các nước đang phát triển.

Ngoài ra còn có một số nghiên cứu được Mạng lưới Nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ tài trợ vẫn đang trong quá trình triển khai như: đánh giá một số chủ đề phù hợp như chi phí của chấn thương giao thông đường bộ, dịch tễ học chấn thương giao thông đường bộ trong nhóm công nhân di cư, tâm lý và hành vi lái xe.

Tổ chức Y tế Thế giới mong muốn tiếp tục cộng tác với Mạng lưới Nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ trong báo cáo Một thập kỷ hành động vì an toàn đường bộ. Ngày 02 Tháng ba 2010, Đại hội đồng LHQ đã thông qua một nghị quyết tuyên bố Một thập kỷ hành động vì an toàn đường bộ, 2011-2020. Qua một thập kỷ, các nước thành viên, với sự hỗ trợ của cộng đồng quốc tế, cam kết hành động trong các lĩnh vực như phát triển và thực thi pháp luật với các yếu tố nguy cơ chính: giới hạn tốc độ, giảm uống rượu-lái xe, và gia tăng việc sử dụng dây an toàn, giữ an toàn cho trẻ và mũ bảo hiểm khi đi xe máy.



---

## ✦ “Sáng kiến thành công của Mạng lưới và tác động trong chương trình nghị sự về Chấn thương giao thông đường bộ”



**Robyn Norton**

**Chủ tịch Danh dự của RTIRN**

*Viện sức khỏe quốc tế George, Sydney, Australia*

Email: [rnorton@george.org.au](mailto:rnorton@george.org.au)



Gần một thập kỷ hoạt động ... nhưng đã thực sự có khác biệt? Làm thế nào để có thể đo lường được những sáng kiến của Mạng lưới trong chương trình nghị sự về Chấn thương giao thông đường bộ dựa trên những bằng chứng? Thật tuyệt vời khi có thể báo cáo những sáng kiến của chúng ta đã trực tiếp tạo điều kiện cho việc giảm chấn thương giao thông đường bộ ở các nước có thu nhập thấp và trung bình. Tuy nhiên, cũng như niềm tự hào của tôi về những gì Mạng lưới đã thực hiện được trong vài năm qua, và ngay cả khi chúng ta có những công cụ để đo lường tác động của những sáng kiến của chúng ta, tôi cho rằng sẽ rất khó để đánh giá được đầy đủ những gì chúng ta đã đạt được.

Vì vậy, từ góc độ cá nhân hơn là dựa vào bằng chứng, tôi muốn tin rằng Mạng lưới đã làm nên sự khác biệt thông qua việc khuyến khích và hỗ trợ các đồng nghiệp ở các nước thu nhập thấp và trung bình để thực hiện các nghiên cứu và vận động về tầm quan trọng của nghiên cứu về chấn thương giao thông đường bộ. Một số sáng kiến cụ thể mà tôi tin rằng có nhiều khả năng sẽ có đóng góp trong tương lai bao gồm các hội thảo và chuyên đề trong khu vực, được tổ chức ở nhiều nơi từ Ghana và Kenya, đến Sri Lanka, Ấn Độ và Pakistan, cũng như Ai Cập và Malaysia. Ở mỗi nơi, hội thảo đều được các thành viên của Mạng lưới tổ chức, nhưng đã huy động được sự tham gia của các chuyên gia nghiên cứu và các nhà làm chính sách địa phương. Tôi cũng tin rằng tài trợ dành cho các nghiên cứu viên trẻ tuổi đã làm nên sự khác biệt. Chương trình đã hỗ trợ cho các nghiên cứu viên trẻ tuổi hoàn thành luận án nghiên cứu của họ về chấn thương giao thông đường bộ. Tôi thật sự hy vọng rằng những cá nhân này sẽ tiếp tục làm việc trong lĩnh vực, hoặc nếu không, ít nhất là tiếp tục hỗ trợ các chương trình nghị sự nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ bằng tất cả khả năng của họ.

Cuối cùng, tôi nghĩ rằng sự tồn tại và mở rộng liên tục của Mạng lưới, trong khuôn khổ hạn chế về tài chính, là minh chứng cho sự thành công. Với nhiều thành viên ở nhiều nước hơn nữa, tôi lạc quan cho rằng chấn thương giao thông đường bộ sẽ tiếp tục được đưa vào chương trình nghị sự y tế công cộng, nghiên cứu về lĩnh vực chấn thương giao thông đường bộ và gánh nặng của chấn thương này ở các nước có thu nhập thấp và trung bình sẽ tiếp tục được ghi nhận tại các diễn đàn quốc tế.

---

## ✦ “Những thách thức trong 5-10 năm tới đối với RTIRN”



**Olive C. Kobusingye**

**Phó Chủ tịch Hội đồng RTIRN**

*Uganda*

Email: [kobusingye@utlonline.co.ug](mailto:kobusingye@utlonline.co.ug)



Tháng 11 năm 2009, nước Nga đã tổ chức Hội nghị thượng đỉnh toàn cầu đầu tiên cấp bộ trưởng về an toàn đường bộ. Bộ trưởng phụ trách vấn đề giao thông từ khắp nơi trên thế giới gặp nhau để nhìn nhận cuộc



khủng hoảng toàn cầu – thực trạng chấn thương và tử vong do va chạm giao thông đang rất cao và ngày càng tăng. Họ ghi nhận rằng hơn 90% chấn thương và tử vong xảy ra ở các nước có thu nhập thấp và trung bình (LMICs). Hơn nữa, rằng các yếu tố nguy cơ chủ yếu đều đã được biết đến, và một số can thiệp đã thành công. Họ thống nhất rằng trong thập kỷ tới sẽ là một hành động - 'một cơ hội cho các hành động dài hạn và phối hợp để hỗ trợ cho an toàn giao thông quốc gia và địa phương.

Ngày 02 Tháng ba 2010 các chính phủ trên khắp thế giới thông qua một nghị quyết trong Đại hội đồng LHQ công bố một thập kỷ hành động - tìm cách triệt để giảm tử vong và chấn thương giao thông đường bộ trên toàn thế giới. Sau những sự kiện này, nhiều quốc gia đã thông qua thập kỷ hành động, và bắt tay vào các chương trình đẩy mạnh an toàn đường bộ. Mạng lưới Nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ là một phần trong nỗ lực toàn cầu thông báo cho các chính phủ và các cơ quan tài trợ những thách thức nghiêm trọng do những ghi nhận nghèo nàn và ngày càng xuống cấp ở các nước có thu nhập thấp. Mạng lưới đã tiếp nhận Thập kỷ hành động và những mục tiêu của nó. Mặc dù vẫn còn khá nhiều thách thức:

Cộng đồng và chính phủ biết mức độ của vấn đề. Họ biết nhiều can thiệp đã được chứng minh - như cơ sở hạ tầng giao thông an toàn hơn để bảo vệ những người tham gia giao thông, giảm tốc độ và hạn chế sử dụng rượu bia, cũng như việc sử dụng mũ bảo hiểm và bảo hiểm người ngồi trên xe. Nhưng làm thế nào để RTIRN và các thành viên huy động chính phủ và các tổ chức quốc tế đầu tư cho nghiên cứu, khi mà họ dường như đã biết đủ để hành động? Có nên tiếp tục ưu tiên cho nghiên cứu? Một thập kỷ không thể thành công trừ khi có thêm và duy trì các nghiên cứu an toàn đường bộ. Đó là lý do tại sao:

Hầu hết các hiểu biết về những gì hiệu quả đến từ các nước có thu nhập cao. Nghiên cứu là cần thiết để nâng cao hiểu biết về cách áp dụng các biện pháp can thiệp trong điều kiện các nước có thu nhập thấp và trung bình. Trong một số trường hợp, điều kiện đường bộ không tồn tại ở các nước thu nhập cao - như sự gia tăng nhanh chóng của xe hai bánh như là phương tiện giao thông công cộng ở châu Phi.

Các can thiệp cần được triển khai trong các môi trường phức tạp - dân số tăng nhanh, đô thị hóa và cơ giới hóa nhanh. Những nỗ lực trong Thập kỷ hành động trong nhiều trường hợp sẽ có nghĩa là nhiều can thiệp được thực hiện đồng thời. Thực tế này sẽ đòi hỏi các nghiên cứu phải chặt chẽ mà RTIRN sẽ ủng hộ và tiến hành để xác định được can thiệp có lợi nhất và với cách triển khai tốt nhất. Tất cả các can thiệp, dù được thực hiện tốt đến mức nào, cũng sẽ cần phải được nghiên cứu đánh giá đầy đủ - cho hiệu quả can thiệp, và cho giá trị kinh tế.

Tất cả các vấn đề trên yêu cầu các nhà nghiên cứu ở cấp quốc gia và quốc tế phải được trang bị để tiến hành nghiên cứu, và huy động cộng đồng và các nhà hoạch định chính sách để đảm bảo việc sử dụng nó. Đây chính là cơ hội lớn của Mạng lưới, nhưng cũng là một thách thức không nhỏ - sự thành công sẽ phụ thuộc vào RTIRN làm thế nào có thể huy động được các nguồn lực xây dựng năng lực để hỗ trợ cho Thập kỷ



## ✦ Những thách thức phía trước đối với RTIRN:



### Rebecca Ivers

**Thành viên Hội đồng RTIRN**

*Viện sức khỏe quốc tế George, Sydney, Australia*

Email: [rivers@george.org.au](mailto:rivers@george.org.au)

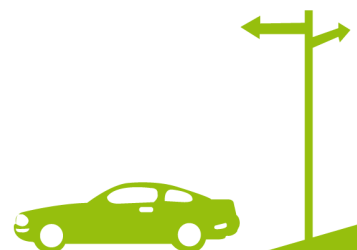


Tình trạng cơ giới hóa nhanh chóng và thiếu quan tâm đến nhiều khía cạnh của an toàn đường bộ ở các nước có thu nhập thấp sẽ là thách thức cho RTIRN. Tìm kiếm biện pháp tốt hơn và hiệu quả hơn để phòng chống chấn thương đường bộ và nâng cao sự quan tâm của các nhà hoạch định chính sách đối với chấn thương đường bộ vẫn là những thách thức đối với các nhà nghiên cứu an toàn đường bộ trong ngắn hạn và dài hạn.

Tổ chức Y tế Thế giới ước tính vào năm 2030, 6 trên 10 người sẽ sống ở các thành phố. Khi cư dân nông thôn di cư đến các thành phố để tìm kiếm cơ hội việc làm, cơ sở hạ tầng đô thị sẽ gặp khó khăn để theo kịp tình trạng tăng dân số. Các thành phố phát triển nhanh chóng và thiết kế nghèo nàn sẽ làm tăng đáng kể chấn thương đường bộ, nhất là những người tham gia giao thông dễ bị tổn thương và những nhóm dân số bị thiệt thòi. Tư duy linh hoạt và hướng đến thiết kế đô thị là điều cần thiết, để duy trì tiếp cận với các dịch vụ cơ bản và vệ sinh, nhưng cũng phải giảm thiểu chấn thương.

Một thách thức lớn là đảm bảo thiết kế được xem xét trước khi sự phát triển diễn ra - không phải sau đó. Có được các hệ thống đầy đủ với các tiếp cận rộng mở để phát triển đô thị ngay từ đầu có ý nghĩa quyết định trong việc xây dựng các thành phố có thể ở được và an toàn. Hợp tác đa ngành sẽ đóng vai trò quan trọng hơn bao giờ hết, và mối quan hệ với các thành viên phi truyền thống như các nhà quy hoạch đô thị và cơ quan y tế công cộng là rất quan trọng. Thiết kế tốt cho phép cơ sở hạ tầng đường bộ được thiết kế cho tất cả những người tham gia giao thông, và kết hợp được các hệ thống vận chuyển công cộng, giảm thiểu nhu cầu giao thông cá nhân và do đó giảm thiểu nguy cơ. Đề án giao thông công cộng còn có lợi ích khác bên cạnh các vấn đề liên quan đến giao thông: đó là vận động tích cực, hạ thấp sự tăng lên của tình trạng béo phì và ô nhiễm liên quan đến bệnh phổi, hai vấn đề đang gia tăng nhanh chóng ở các đô thị.

Vì vậy, đối với RTIRN trong những năm tới, một nhu cầu quan trọng là khuyến khích và hỗ trợ cho các nghiên cứu tập trung vào hệ thống, và vận động các nhà hoạch định chính sách, các nhà tài trợ và cơ quan phát triển tiến hành các đánh giá sớm và chi tiết về an toàn đường bộ và hệ thống giao thông trong phát triển đô thị.



## Cảm ơn các nhà tài trợ

Mạng lưới Nghiên cứu chấn thương giao thông đường bộ muốn nhân cơ hội này để ghi nhận những nỗ lực của một số các tổ chức đã thực hiện để làm cho RTIRN có được như ngày hôm nay.

Chúng tôi xin cảm ơn đặc biệt Ngân hàng Thế giới toàn, cơ sở chức năng an toàn đường bộ toàn cầu với những hỗ trợ tài chính dành cho RTIRN. Chúng tôi cũng xin bày tỏ lòng biết ơn đến Tổ chức Y tế Thế giới, Viện Sức khỏe Quốc tế George và Diễn đàn toàn cầu về Nghiên cứu Y tế với những hỗ trợ về tài chính và kỹ thuật. Ngoài ra, chúng tôi cũng rất biết ơn sự hỗ trợ của Đại học John Hopkins, Trường Y tế công cộng Bloomberg, Quỹ Entornos và Viện Y tế công cộng cho các hoạt động và dự án khác nhau mà RTIRN có được.

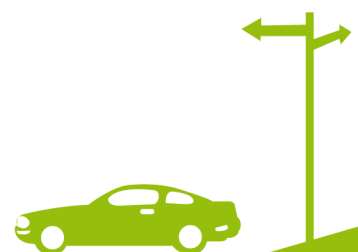
Nếu không có sự hỗ trợ của các tổ chức này, không dự án RTIRN nào có thể thực hiện được.

CẢM ƠN RẤT NHIỀU!

14

## Chào mừng Các thành viên RTIRN mới

- Sri Lanka:** Samath Dharmaratne  
**Senegal:** Abdoulaye Bousso  
**Namibia:** Veronica Mulando  
**Uganda:** Chrispin Lovisa Nakajubi, Bonnie Wandera  
**Perú:** Jorge Rey de Castro  
**Tanzania:** Mariana Josepath Makuu  
**Guatemala:** Ana Marina Tzul Tzul, Arturo Celestino Sajquim López  
**México:** Martha Lucia Castañeda Cediell, Celina Magally Rueda Neria, Laura González Rodríguez, Ma. Elena Sotelo Fabiala, Guillermo Juárez Díaz, Luis Enrique Rodríguez Hernández, Julio César Campuzano Rincón, Griselda Flores Carballo, Lourdes Gómez García, Libiet Espíndola Preciado, Marco Priego, Pedro Muzquiz Peña, Dzoara Santoyo Castillo, Javier Benito López Garza, Andrés Aguayo Rico, Héctor Peña Manzano, Héctor Daniel Resendiz López, Leonora Rojas Bracho, Alma Liria Cruz Bañares, Eduardo Romero Cortes, Leticia Ávila Burgos, Alejandra Arellano Ale, Marco Aurelio Hernández, Bernardo Baranda, Pablo Tarcisio Uribe, Israel Rosas, Hugo Barrera Muciño, Gabriela Palomares, Andrea Sarmiento Zenteno, Emilio Mayoral, Juan Manuel Mora Lara, Linda Scheepstra, Pitichi López, Delia Ruelas, Nelda Judith Anzar Martínez, Thalia Porteny  
**Irán:** Kambiz Abachizadeh, Armita Shahesmaeili, Alireza Ahmid, Alireza Fendereski  
**El Salvador:** Silvia de Garcia  
**Nicaragua:** Julio César Rocha Castillo  
**Cuba:** Mariela de los Ángeles Hernández Sánchez  
**Argentina:** Marta Noemi Vacchino  
**India:** Ali Amir



Ledesma, R., Montes, S., Poó, F. & López-Ramón, M.F. (2010) Individual Differences in Driver Inattention: The Attention-Related Driving Errors Scale. *Traffic Injury Prevention*, 11, 2, 142-150.

Ledesma, R., Peltzer, R., Poó, F. & Cremonte, M. (2010) Motorcycle helmet use in Mar del Plata, Argentina. In: Argosyan (Ed), *Protective Devices: Types, Uses and Safety*. Nueva York: Nova Science Publishers.

Miranda JJ, Huicho L. [Road traffic injuries in Peru. Where are we and what next?]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 157-61.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a1.pdf>

Choquehuanca-Vilca V, Cárdenas-García F, Collazos-Carhuay J, Mendoza-Valladolid W. [Epidemiological profile of road traffic accidents in Peru, 2005-2009]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 162-69.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a2.pdf>

Wong P, Gutierrez C, Romani F. [Self-reporting of road traffic accidents in a national survey of urban population in Peru]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 170-78.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a3.pdf>

Miranda JJ, Rosales-Mayor E, Gianella C, Paca-Palao A, Luna D, Lopez L, Huicho H, Equipo PIAT. [Coverage of the emergency health care law and the compulsory insurance against road traffic crashes (SOAT)]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 179-86.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a4.pdf>

Liendo G, Castro C, Rey de Castro J. [Fatigue and sleepiness in interprovincial road bus drivers: comparative study between formality and informality]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 187-94.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a5.pdf>

Malaga H. [Actions and strategies for the prevention and control of road traffic injuries: Peruvian experience by levels of prevention]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 231-36.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a11.pdf>

Rey de Castro J, Rosales-Mayor E. [Tiredness and sleepiness in rural bus drivers during their job performance: Peruvian experience and proposals]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 237-42.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a12.pdf>

Huang C, Lunnen JC, Miranda JJ, Hyder AA. [Road traffic injuries in developing countries: Research and action agenda]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 243-47.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a13.pdf>

Quistberg DA, Miranda JJ, Ebel B. [Reducing pedestrian deaths and injuries due to road traffic injuries in Peru: Interventions that can work]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 248-54.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a14.pdf>

Sagastegui F. [Supervising road safety in Peru]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 255-59.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a15.pdf>

Rey de Castro J, Rosales-Mayor E. [Sleep monitoring in bus and truck drivers: Relevant factor to consider for the renewal of the driving license]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 260-66.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a16.pdf>

Morales-Soto N, Alfaro-Basso D, Galvez-Rivero W. [Psychosocial aspects and accidents in land transport]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 267-72.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a17.pdf>

Miranda JJ, Paca-Palao A, Najarro L, Rosales-Mayor E, Luna D, Lopez L, Huicho H, Equipo PIAT. [Assessment of the structure, dynamics and monitoring of information systems for road traffic injuries in Peru - 2009]. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*. 2010; 27(2): 273-87.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/artrevista/pdf/rpmesp2010.v27.n2.a18.pdf>



### Ghi nhớ ngày quan trọng!

**21-24 tháng 9, 2010 - London, England**

Hội nghị Thế giới về Phòng chống chấn thương và an toàn lần thứ 10  
[www.safety2010.org.uk](http://www.safety2010.org.uk)

### Tự làm bản tin RTIRN cho bạn!

- Bạn những tin tức về các nghiên cứu Chấn thương giao thông đường bộ ở khu vực của bạn chưa?
- Các dự án can thiệp?
- Các sự kiện sắp tới hay các ấn phẩm mới?

Hãy chia sẻ với chúng tôi tại địa chỉ: [administrator@rtirn.net](mailto:administrator@rtirn.net)

### Bạn đã đăng ký vào diễn đàn trực tuyến mới của RTIRN chưa?

Diễn đàn mới cho phép các thành viên của RTIRN trao đổi thông tin hiệu quả hơn, được tham gia các thảo luận trực tuyến và luôn cập nhật các hoạt động của Mạng lưới

Hãy ghé thăm [www.rtirn.net/forum](http://www.rtirn.net/forum) để đăng ký hôm nay!

## Để trở thành thành viên của RTIRN

Để trở thành thành viên của mạng lưới, hãy ghé thăm trang web của chúng tôi tại địa chỉ [www.rtirn.net](http://www.rtirn.net)

Để có thêm thông tin, hãy liên lạc:

**Ricardo Pérez-Núñez,**  
**Thư ký RTIRN 2010-2011**  
Entornos Foundation, Calle 3 No.1  
Col. Lomas de Atzingo  
CP 62180  
Cuernavaca, Morelos. México  
Điện thoại: (777)1023946  
E mail: [secretariat@rtirn.net](mailto:secretariat@rtirn.net)

Designed by: Paola Navarrete Guadarrama  
Paola Navarrete Guadarrama thiết kế

