

STRESS, LO ÂU Ở LÁI XE KHÁCH ĐƯỜNG DÀI VÀ TAI NẠN GIAO THÔNG

Nguyễn Thu Hà*, Nguyễn Đức Sơn*

TÓM TẮT

Nghiên cứu được tiến hành nhằm tìm hiểu thực trạng stress, lo âu ở lái xe khách đường dài và mối liên quan với tai nạn giao thông. 200 nam lái xe khách đường dài tuyến cố định liên tỉnh với tuổi đời trung bình là 40,9±5,6 tuổi và tuổi nghề trung bình là 12,4±5,6 năm đã tham gia nghiên cứu. Các lái xe được phân tích đặc điểm công việc; đánh giá mức điểm stress bằng thang SAS, kiểm soát stress tại nơi làm việc bằng thang AIS, đánh giá lo âu bằng test Zung và hồi cứu số liệu tai nạn giao thông trong 3 năm liên tục tại doanh nghiệp. Kết quả nghiên cứu cho thấy: Công việc của lái xe khách đường dài gây căng thẳng thần kinh tâm lý, thời gian lao động kéo dài, chế độ thay ca không ổn định, thường xuyên phải lái đêm, làm việc trong tư thế bất lợi (phải ngồi lâu trong thời gian dài)... Tỷ lệ lái xe khách đường dài có biểu hiện stress là 58,5%; biểu hiện lo âu là 40,0%. Đa số các lái xe khách kiểm soát được stress công việc (97,5%). Nguy cơ tai nạn giao thông ở nhóm lái xe khách đường dài có biểu hiện stress cao gấp 4,2 lần so với nhóm không có biểu hiện stress (95%CI=1,5-11,7). Nguy cơ tai nạn giao thông ở nhóm lái xe khách đường dài có biểu hiện lo âu cao gấp 3,0 lần so với nhóm không có biểu hiện lo âu (95%CI=1,3-6,5). Các tác giả khuyến nghị cần áp dụng giải pháp phòng tránh stress, lo âu cho lái xe để góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông.

Từ khóa: Lái xe khách đường dài, lo âu, stress, tai nạn giao thông

SUMMARY

SITUATION OF SLEEP DISORDER OF LONG DISTANCE DRIVER AND TRAFFIC ACCIDENTS

This study was carried out to investigate stress, anxiety of long distance drivers and relationship with traffic accidents. 200 male drivers with 40.9 ± 5.6 years of age and 12.4 ± 5.6 participated in this study. The drivers are analyzed for job characteristics; investigating stress by AIS questionnaire and evaluating anxiety according to Zung test and retrospective traffic accident data for 3 years at the enterprise. The result showed that: The job characteristics of long distance drivers are high intensity of work; a working long time, unstable time; a night duty; a high responsibility, long sitting hours, ect... The rate of long-distance driver's stress was 58.5%; symptoms of anxiety are 40.0%. Most of long-distance drivers can control their work stress (97.5%).

*Viện Sức khỏe nghề nghiệp và môi trường

Chịu trách nhiệm chính: Nguyễn Thu Hà

Email: thuhayhd@gmail.com

Ngày nhận bài: 14.5.2021

Ngày phản biện khoa học: 6.7.2021

Ngày duyệt bài: 16.7.2021

In the long-distance driver, the risk of traffic accidents of driver's stress group was 4.2 times higher than that among the non-stressed group (95% CI = 1.5-11.7). The risk of traffic accidents of driver's anxiety group was 3.0 times higher than that among the non-anxiety group (95% CI = 1.3-6.5). The author recommended that it is necessary to have solution to prevent stress and anxiety for drivers in order to reducing traffic accidents.

Keywords: Long distance drivers, anxiety, stress, traffic accident

I. ĐẶT VẤN ĐỀ

Lái xe là một nghề đặc biệt. An toàn khi lái xe là yêu cầu, mục tiêu lớn nhất khi tham gia giao thông bởi nó liên quan tới tính mạng của con người (của chính lái xe và những người tham gia giao thông); đặc biệt là xe khách đường dài - liên quan tới tính mạng nhiều người - các hành khách trên xe.

Phân tích từ các vụ tai nạn giao thông cho thấy 80% là do lỗi của người điều khiển phương tiện giao thông (lái xe). Bởi vậy các yếu tố về con người (yếu tố tâm sinh lý người lái xe...) là một trong những yếu tố quan trọng trong góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông; đặc biệt là tình trạng stress, lo âu, mệt mỏi,... ở các lái xe.

Các nhà nghiên cứu ở Đại học Công nghệ Queensland, Australia tìm thấy mối quan hệ giữa căng thẳng tâm lý với hành vi lái xeẩu và mạo hiểm trên đường cũng như những biểu hiện không vững vàng về tâm lý lúc đối mặt với tình trạng tắc nghẽn giao thông. Thói quen lái xe nguy hiểm này, bao gồm cả việc chạy quá tốc độ, không sử dụng dây an toàn và lái xe trong khi sử dụng điện thoại cầm tay. Nhóm nghiên cứu phân tích 761 người điều khiển xe trẻ tuổi cho thấy có tới 8,5% trong số họ bị trầm cảm, căng thẳng do thói quen điều khiển phương tiện giao thông ẩu, không an toàn. "Có một mối liên hệ rõ ràng giữa hành vi lái xe và căng thẳng, trầm cảm" [tham khảo qua 6].

Nghiên cứu của Lotfi S (2017) trên 610 lái xe cho thấy các lái xe ở Iran có khuynh hướng cảm xúc dễ bị tai nạn hơn so với những người có cách giải quyết vấn đề và biết cách đối phó với stress ($p < 0,001$) [2].

Mục tiêu nghiên cứu: - Thực trạng stress, lo âu ở lái xe khách đường dài

- Tìm hiểu mối liên quan giữa stress, lo âu ở lái xe khách đường dài và tai nạn giao thông

II. ĐỐI TƯỢNG VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

1. Đối tượng nghiên cứu. 200 nam lái xe khách đường dài tuyến cố định liên tỉnh thuộc 5 doanh nghiệp vận tải có hành trình chạy xe qua tuyến quốc lộ 1A.

2. Phương pháp nghiên cứu

2.1. Thiết kế nghiên cứu: Nghiên cứu mô tả cắt ngang

2.2. Chỉ tiêu và phương pháp

2.2.1. Thực trạng stress, lo âu ở lái xe khách đường dài

* Trạng thái stress nghề nghiệp:

- Đánh giá mức điểm stress theo thang điểm stress dành cho người Châu á (Stress Assessment Score for Asians) (SAS). Mức điểm stress được phân loại

Mức 1: Mức điểm stress thấp

Mức 2: Mức điểm stress trung bình

Mức 3: Mức điểm stress cao

- Đánh giá kiểm soát stress tại nơi làm việc (Workplace Stress Survey) bằng thang AIS (The American Institute of Stress). Kết quả được phân loại như sau:

Mức 1: Kiểm soát stress trong công việc tốt

Mức 2: Kiểm soát stress trong công việc tương đối tốt

Mức 3: Kiểm soát stress trong công việc có vấn đề

*Trạng thái lo âu: Sử dụng test Zung để đánh giá trạng thái lo âu. Test gồm 20 câu hỏi về các biểu hiện trạng thái tâm lý trong thời gian gần đây. Mỗi câu hỏi có 4 thang trả lời: Không có biểu hiện này; rất hiếm khi; phần lớn thời gian; tất cả thời gian. Tính tổng số điểm thô và điểm phần trăm và phân loại như sau:

Mức 1: Có biểu hiện lo âu (>40 điểm)

Mức 2: Không có biểu hiện lo âu (≤40 điểm)

2.2.2. Tìm hiểu mối liên quan rối loạn giấc ngủ ở lái xe khách đường dài và tai nạn giao thông

- Hồi cứu số liệu về tai nạn giao thông tại doanh nghiệp

- Phân tích mối liên quan giữa stress, lo âu ở lái xe khách đường dài và tai nạn giao thông

2.3 Xử lý số liệu theo phương pháp thống kê y học và chương trình phần mềm SPSS 20.0

III. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

3.1. Đặc điểm yêu cầu công việc của lái xe khách đường dài tuyến cố định liên tỉnh

- Thường xuyên làm việc trong môi trường căng thẳng thần kinh tâm lý (công việc đòi hỏi phải có trí nhớ tốt; cần những quyết định nhanh, kịp thời, chính xác, phản ứng nhanh...), dễ gây mệt mỏi, buồn ngủ; thiếu kiên nhẫn, bình tĩnh

khi lái xe; có nhiều tình huống bất ngờ, yếu tố bất trắc trên đường.

- Thời gian lao động kéo dài, chế độ thay ca không ổn định, thường xuyên phải lái đêm; (các tuyến <300km các lái xe phải lái quay vòng trong ngày; đặc biệt với các tuyến đường dài >300 km như tuyến Hà Nội – Sài Gòn)

- Làm việc trong tư thế bất lợi (phải ngồi lâu trong thời gian dài), tiếp xúc với rung toàn thân

3.2 Thực trạng stress, lo âu ở lái xe khách đường dài

Bảng 1. Kết quả tự đánh giá về stress ở lái xe

Tự đánh giá về stress (n=200)	Số đối tượng (n)	Tỷ lệ (%)	Điểm trung bình
Phân bố mức điểm stress			
Mức điểm stress thấp	83	41,5	1,6 ± 0,9
Mức điểm stress trung bình	104	52,0	5,7 ± 0,6
Mức điểm stress cao	13	6,5	7,2 ± 0,4
Điểm trung bình	4,1 ± 2,2		
Phân bố tỷ lệ stress ở lái xe			
Có biểu hiện stress	117	58,5	
Không có biểu hiện stress	83	41,5	

Kết quả tự đánh giá về stress ở lái xe cho thấy: 41,5% lái xe có mức điểm stress ở mức thấp; 52,0% lái xe có mức điểm stress ở mức trung bình; 6,5% lái xe có mức điểm stress ở mức cao. Tỷ lệ lái xe khách đường dài có biểu hiện stress là 58,5%.

Bảng 2. Mức độ kiểm soát stress nghề nghiệp ở lái xe

Mức độ kiểm soát stress nghề nghiệp (n=200)	Số đối tượng (n)	Tỷ lệ (%)	Điểm trung bình
Kiểm soát tốt stress	109	54,5	24,7±9,3
Kiểm soát tương đối tốt stress	86	43,0	45,0 ± 3,5
Không kiểm soát được stress	5	2,5	70,6 ± 0,5

Theo bộ câu hỏi đánh giá stress tại nơi làm việc: có 54,5% lái xe khách kiểm soát stress tốt trong công việc; 43,0% kiểm soát tương đối tốt stress và chỉ có 2,5% đang gặp vấn đề stress cần được can thiệp sớm.

Bảng 3. Kết quả tự đánh giá về trạng thái lo âu ở lái xe

Trạng thái lo âu (n=200)	Số đối tượng (n)	Tỷ lệ (%)	Điểm trung bình
Không biểu hiện lo âu	120	60,0	27,1 ± 7,9

Có biểu hiện lo âu	80	40,0	41,9 ± 0,0
- Mức độ nhẹ	80	100	
- Mức độ vừa	0	0	
- Mức độ nặng	0	0	

Tỷ lệ lái xe khách đường dài có biểu hiện lo âu với mức độ nhẹ qua đánh giá bằng test Zung là 40,0%.

Bảng 4. Một số biểu hiện chính của trạng thái stress, lo âu ở lái xe

Một số biểu hiện chính (n=200)	n	%
Mệt mỏi	134	67,0
Ngủ không ngon và rối loạn giấc ngủ	133	66,5
Không thích thú với các công việc hàng ngày	117	58,5
Cảm thấy nóng nảy và lo âu hơn thường lệ	114	57,0
Không thể nói thật về những suy nghĩ, quan điểm ở nơi làm việc	114	57,0
Cảm giác tê cứng và như kiến bò ở các đầu ngón tay và chân	113	56,5
Thường khó ngủ	112	56,0
Đau đầu	109	54,5
Đau mỏi cơ	153	76,5
Cảm thấy yếu và dễ mệt mỏi	108	54,0
Hay lo lắng	102	51,0

Một số biểu hiện chính của trạng thái stress, lo âu ở lái xe: Mệt mỏi (67,0%); Ngủ không ngon và rối loạn giấc ngủ (66,5%); Không thích thú với các công việc hàng ngày (58,5%); Cảm thấy nóng nảy và lo âu hơn thường lệ (57,0%); Không thể nói thật về những suy nghĩ, quan điểm ở nơi làm việc (57,0%); Cảm giác tê cứng và như kiến bò ở các đầu ngón tay và chân (56,5%); Thường khó ngủ (56,0%); Đau đầu (54,5%); Đau mỏi cơ (76,5%); Cảm thấy yếu và dễ mệt mỏi (54,0%); Hay lo lắng (51,0%).

3.3. Tìm hiểu mối liên quan giữa stress, lo âu ở lái xe khách đường dài và tai nạn giao thông

Bảng 5. Hồi cứu về tai nạn giao thông ở các lái xe đường dài

Hồi cứu về tai nạn giao thông (n=200)	n	%
Có số liệu hồi cứu chi tiết về tai nạn giao thông	132	66,0
Không có số liệu hồi cứu chi tiết về tai nạn giao thông	68	34,0

Trong số 200 lái xe tham gia nghiên cứu, 132 lái xe (66,0%) được hồi cứu chi tiết về tai nạn giao thông trong 3 năm qua thông qua quản lý lý lịch cá nhân của lái xe.

Bảng 6. Hồi cứu về tai nạn giao thông trong 3 năm

Ghi nhận về tai nạn giao thông (n=132)	2016		2015		2014	
	n	%	n	%	n	%
Số lái xe có ghi nhận tai nạn giao thông	20	15,2	21	15,9	13	9,8
Tổng số vụ/ lượt ghi nhận tai nạn giao thông	25		26		16	
Số vụ/ lượt lái xe ghi nhận tai nạn giao thông trung bình	1,25±0,71 (1-4)		1,24±0,44 (1-2)		1,23±0,44 (1-2)	

Số lái xe có ghi nhận tai nạn giao thông năm 2016 là 20/132 (15,2%); năm 2015 là 21/132 (15,9%) và năm 2014 là 12/132 (9,8%). Tổng số vụ/ lượt ghi nhận tai nạn giao thông có xu hướng gia tăng trong năm 2016 và 2015 hơn so với năm 2014.

Bảng 7. Mối liên quan giữa stress và tai nạn giao thông

Stress	Đã từng TNGT		Chưa bị TNGT		p	OR	95%CI
	n	%	n	%			
Có stress	45	90,0	56	68,3	<0,01	4,2	1,5-11,7
Không	5	10,0	26	31,7			
Tổng (n=132)	50	100	82	100			

Nguy cơ tai nạn giao thông ở nhóm lái xe khách đường dài có biểu hiện stress cao gấp 4,2 lần so với nhóm không có biểu hiện stress (90,0% so với 68,3%; p<0,01; 95%CI=1,5-11,7).

Bảng 8. Mối liên quan giữa lo âu và tai nạn giao thông

Lo âu	Đã từng TNGT		Chưa bị TNGT		p	OR	95%CI
	n	%	n	%			
Có lo âu	38	76,0	42	51,2	<0,01	3,0	1,3-6,5
Không	12	24,0	40	48,8			
Tổng (n=132)	50	100	82	100			

Nguy cơ tai nạn giao thông ở nhóm lái xe khách đường dài có biểu hiện lo âu cao gấp 3,0 lần so với nhóm không có biểu hiện lo âu (76,0% so với 51,2%; p<0,01; 95%CI=1,3-6,5).

IV. BÀN LUẬN

Nghiên cứu của Lai SK (2001) [1] chỉ ra mệt mỏi, stress ở lái xe là nguyên nhân chính gây ra tai nạn đường bộ và có liên quan đến an toàn đường bộ. Suhr K (2017) [5] nghiên cứu trên 653 sinh viên đại học được tham gia và yêu cầu hoàn thành nhiều bằng câu hỏi đo lường sự giận dữ, suy nghĩ, sự tức giận khi lái xe và hành vi lái xe nguy hiểm. Nghiên cứu này có thể giúp hiểu được quá trình nhận thức ảnh hưởng đến hành vi lái xe khác nhau như thế nào và giúp phát triển các phương pháp để hướng sự chú ý vào các hành vi lái xe an toàn.

Shahar A (2009) [4] kiểm tra các hành vi của 120 nam lái xe Israeli. Kết quả cho thấy các hành vi lái xe nguy hiểm có nguy cơ cao hơn ở những người có mức độ lo lắng, stress cao. Các lái xe ở Toronto được báo cáo sự phân biệt đối xử hàng ngày ở nơi làm việc nhiều hơn [tham khảo qua 113]. Đây cũng là một trong những nguyên nhân gây stress nghề nghiệp

Theo Jayatilleke AU (2009) thời gian làm việc và tiền lương thấp là yếu tố nguy cơ đối với tai nạn xe buýt trong huyện Kandy, Sri Lanka [tham khảo qua 6].

Còn nghiên cứu của Pourabdian S (2013) thực hiện trên 168 lái xe có tai nạn cho thấy điểm trầm cảm có liên quan đáng kể với hành vi lái xe, đặc biệt là lỗi sai sót và có liên quan nghịch với tuổi ($p < 0,01$) [3].

V. KẾT LUẬN

- Tỷ lệ lái xe khách đường dài có biểu hiện stress là 58,5%. Đa số các lái xe khách kiểm

soát được stress công việc (97,5%). Nguy cơ tai nạn giao thông ở nhóm lái xe khách đường dài có biểu hiện stress cao gấp 4,2 lần so với nhóm không có biểu hiện stress (95%CI=1,5-11,7).

- Tỷ lệ lái xe khách đường dài có biểu hiện lo âu là 40,0%. Nguy cơ tai nạn giao thông ở nhóm lái xe khách đường dài có biểu hiện lo âu cao gấp 3,0 lần so với nhóm không có biểu hiện lo âu (95%CI=1,3-6,5).

VI. KHUYẾN NGHỊ

Các tác giả khuyến nghị cần áp dụng giải pháp phòng tránh stress, lo âu cho lái xe để góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Lai SK, Craiq A (2001), A critical review of the psychophysiology of driver fatigue. Biol Psychol. 2001 Feb; 55(3):173-94
2. Lotfi S, Yazdanirad S, Pourabdian S, Hassanzadeh A, Lotfi A (2017). Driving Behavior among Different Groups of Iranian Drivers Based on Driver Coping Styles. Int J Prev Med. 2017 Jul 4;8:52.
3. Pourabdian S, Azmoon H (2013). The Relationship between Trait Anxiety and Driving Behavior with Regard to Self-reported Iranian Accident Involving Drivers. Int J Prev Med. 2013 Oct;4(10):1115-21.
4. Shahar A (2009) Self-reported driving behaviors as a function of trait anxiety. Accid Anal Prev. 2009 Mar; 41(2):241-5.
5. Suhr KA, Dula CS (2017). The dangers of rumination on the road: Predictors of risky driving. 10.1016/j.aap.2016.10.026. Epub 2016 Nov 26.
6. The Royal society for the prevention of accidents (ROSPA) (2001), Driver fatigue and road accidents a literature review and position paper february.

ĐÁNH GIÁ SỰ ĐÁP ỨNG CỦA TEST KÍCH THÍCH THẦN KINH LẶP LẠI LIÊN TIẾP Ở BỆNH NHÂN NHƯỢC CƠ THỂ MẮT

Triệu Thị Tào¹, Nguyễn Văn Tuấn²

TÓM TẮT

Mục tiêu: Nhận xét sự đáp ứng của test kích thích thần kinh lặp lại liên tiếp ở bệnh nhân nhược cơ thể mắt. **Đối tượng và phương pháp:** 43 bệnh nhân (BN) nhược cơ thể mắt có kháng thể kháng thụ thể acetylcholin dương tính hoặc dương tính với test neostigmin. **Kết quả:** Tuổi khởi phát trung bình bệnh

nhân $39,2 \pm 17,7$ (thể mắt đơn thuần), $43,1 \pm 13$ (thể lan toàn thân), thời gian từ khi xuất hiện nhược cơ ở mắt lan toàn thân là $18,9 \pm 59,7$ tháng. Test kích thích thần kinh liên tiếp (KTTKLT) dương tính ở 28 BN (65,1%), tỷ lệ dương tính ở nhược cơ thể mắt 30,2%, độ nhạy 30,8%, nhóm toàn thân độ nhạy 80%. Độ nhạy KTTKLT của từng cơ cũng khác nhau tùy nhóm cơ: cơ thang (61,5%), cơ vòng mi (53,8%), cơ dạng ngón cái (30,8%), cơ dạng ngón út (38,5%), đến giai đoạn tiến triển sang toàn thân có độ nhạy cao hơn lần lượt 90%, 86,7%, 80%, 66,7%. Kích thích thần kinh liên tiếp có mối liên quan với mức độ nặng trên lâm sàng theo phân độ Osserman ($P = 0,001$). **Kết luận:** Test kích thích thần kinh liên tiếp là xét nghiệm đơn giản, thuận lợi có thể giúp chẩn đoán bệnh nhược cơ thể mắt được nhanh hơn và có thể

¹Đại học Y Hà Nội

²Trung tâm Thần kinh- Bệnh viện Bạch Mai

Chịu trách nhiệm chính: Nguyễn Văn Tuấn

Email: ngtuan21965@gmail.com

Ngày nhận bài: 18.5.2021

Ngày phản biện khoa học: 7.7.2021

Ngày duyệt bài: 19.7.2021