



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

# เอกสารประกอบการพิจารณา



ร่างพระราชบัญญัติ  
จรรยาทางบก (ฉบับที่..) พ.ศ. ....

อ.พ. ๑๐/๒๕๔๘ สมัยประชุมสามัญนิติบัญญัติ

สพ  
12  
5.4  
343.094  
2548

จัดทำโดย  
กลุ่มงานบริการวิชาการ  
สำนักวิชาการ

โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๓ , ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๙

THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY



3961155778

ร่างพระราชบัญญัติ  
จรรยาทางบก (ฉบับที่..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ หรือญัตติ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร วุฒิสภา และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภา และผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง [w.w.w.parliament.go.th/library/](http://w.w.w.parliament.go.th/library/) ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๓ , ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ  
สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

# สารบัญ

	หน้า
๑. หลักการและเหตุผลแห่งร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๒. สรุปสาระสำคัญ	๓
๓. ตารางเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กับ ร่างพระราชบัญญัติร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่..) พ.ศ. ....	๔
๔. ข้อมูลการศึกษาการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด	๙
๕. สถิติที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	๑๑
๖. สรุปวิเคราะห์ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๔๗ (กทม.)	๑๒
๗. สรุปผลวิเคราะห์ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๔๗ (ทั่วประเทศ)	๑๓
๘. การศึกษา ความรู้ ทักษะ ทักษะ พฤติกรรมเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ภายหลังการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาในเขตกรุงเทพมหานคร	๑๔
๙. ตารางที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร และ ๘ จังหวัด	๑๙
๑๐. ตารางที่ ๒ ความรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานคร และ ๘ จังหวัด	๒๐
๑๑. ตารางที่ ๓ ทักษะความคิดเห็นเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร และ ๘ จังหวัด	๒๑
๑๒. ตารางที่ ๔ การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานครและ ๘ จังหวัด	๒๒
๑๓. ตารางที่ ๕ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ชนิดของหมวก เครื่องหมายมาตรฐาน การคาดสายรัดคาง ในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและ ๘ จังหวัด (จากการสังเกต)	๒๓
๑๔. หมวกนิรภัย ความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์	๒๔
๑๕. บทความที่เกี่ยวข้อง	๒๖

## ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

## ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางสาวเยาวนิช สุนนานนท์

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

นางจงดเดือน สุทธิรัตน์

วิทยากร ๖ นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

นายนพดล น้อยจ้อย

นิติกร ๖ นางสาวอุไร นัยพรม

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๒

นางสาวอาริยา สุขโต

วิทยากร ๔ นางสาวนภาพร ญาณศิริ

เจ้าหน้าที่ธุรการ ๕

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการ ๕

วันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๔๘

**หลักการและเหตุผลแห่ง**  
**ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....**  
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

-----

**หลักการ**

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๒)

(๒) ปรับปรุงบทกำหนดโทษของผู้ขับขี่ เพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติม ตาม (๑) (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘)

**เหตุผล**

โดยที่การโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวน อุบัติเหตุอันเนื่องจากการโดยสารรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อเป็นการ ป้องกันอันตรายที่อาจเกิดแก่คนโดยสารรถจักรยานยนต์ สมควรกำหนดห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตราย นอกจากนี้ในปัจจุบันได้มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคน โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะมีผลใช้บังคับในทุกท้องที่ทั่ว ราชอาณาจักรแล้วจึงไม่มีความจำเป็นต้องคงบทบัญญัติที่ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนด ท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดย เฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายอีกต่อไป จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

## สาระสำคัญ

### ๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...."

### ๒. วันบังคับใช้

พระราชบัญญัตินี้ให้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

### ๓. แก้ไขชื่อคำนิยามใหม่

ให้แก้ไขคำว่า "รถยนต์" "รถจักรยานยนต์" และ "เครื่องยนต์" ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นคำว่า "รถยนต์" "รถจักรยานยนต์" และ "เครื่องยนต์" ทุกแห่ง

๔. ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๒๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ลักษณะและวิธีการใช้หมวก ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวชหรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นปกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง"

๕. ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๘ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา ๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๐ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๔ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๘ มาตรา ๖๙

มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๓ วรรคสอง มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ มาตรา ๘๓ มาตรา ๘๔  
มาตรา ๘๗ มาตรา ๘๘ มาตรา ๙๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๗ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๗  
มาตรา ๑๐๘ มาตรา ๑๐๙ มาตรา ๑๑๐ มาตรา ๑๑๑ มาตรา ๑๑๒ มาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง  
มาตรา ๑๑๘ มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง  
มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๔ มาตรา ๑๒๖ มาตรา ๑๒๙ หรือมาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่  
เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งและวรรคสอง  
ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่า

ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กับร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
 ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒	ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p> <p>.....</p> <p>ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร. ให้ไว้ ณ วันที่ ๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นปีที่ ๓๕ ในรัชกาลปัจจุบัน</p> <p>พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า</p> <p>โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ จราจรทางบก</p>	<p>ร่าง พระราชบัญญัติ จราจรทางบก (ฉบับที่) พ.ศ. ....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วย การจราจรทางบก</p>	

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒	ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติ ขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้</p> <p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัด จากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>	<p>พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับกร จำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำ ได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติ จราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัด จากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>มาตรา ๓ ให้แก้ไขคำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนตร์” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไข เพิ่มเติมเป็นคำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนตร์” ทุกแห่ง</p>	<p>เพื่อให้สอดคล้องกับ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖</p>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒	ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>“มาตรา ๑๒๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสภารรจัดจักรยานยนต์ ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติก</p> <p>ความในวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดห้าปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p>	<p>มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๒๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๒๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสภารรจัดจักรยานยนต์ ทั้งนี้ ลักษณะและวิธีการใช้หมวกให้เป็นไปตามที่กำหนดใน<u>กฎกระทรวง</u></p> <p>ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งซึ่งมีรถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย</p>	<p>เนื่องจาก ในปัจจุบันได้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนด ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะในทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักรแล้ว</p> <p>เพื่อลดอันตรายที่จะเกิดแก่คนโดยสารรถจักรยานยนต์</p> <p>ตัดออก และนำมบัญญัติรวมไว้ในวรรคหนึ่ง ซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติมนี้จะมีผลในการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้กระทำการฝ่าฝืนข้อห้าม และ ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงด้วย</p>

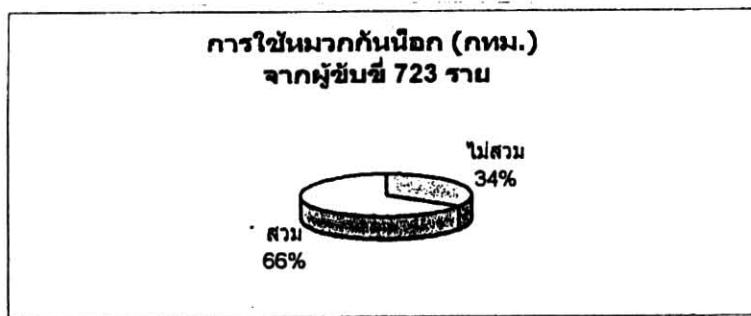


พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. ๒๕๒๒	ร่างพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๐๐ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๒ มาตรา ๑๐๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๐๔ มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๒๒ มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๔ มาตรา ๑๒๖ มาตรา ๑๒๕ หรือมาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท</p> <p>ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ</p> <p>ส. โทตระกิตย์ รองนายกรัฐมนตรี</p>	<p>มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๐๐ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๒ มาตรา ๑๐๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๐๔ มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๔ มาตรา ๑๒๖ มาตรา ๑๒๕ หรือมาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท</p> <p><u>ถ้าผู้ใช้หรือจัดการยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่ง และวรรคสอง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่า</u></p> <p>ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ</p> <p>..... นายกรัฐมนตรี</p>	<p>กำหนดให้ผู้ใช้หรือจัดการยานยนต์ที่กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่ง และวรรคสอง ต้องระวางโทษเป็นสองเท่า</p>

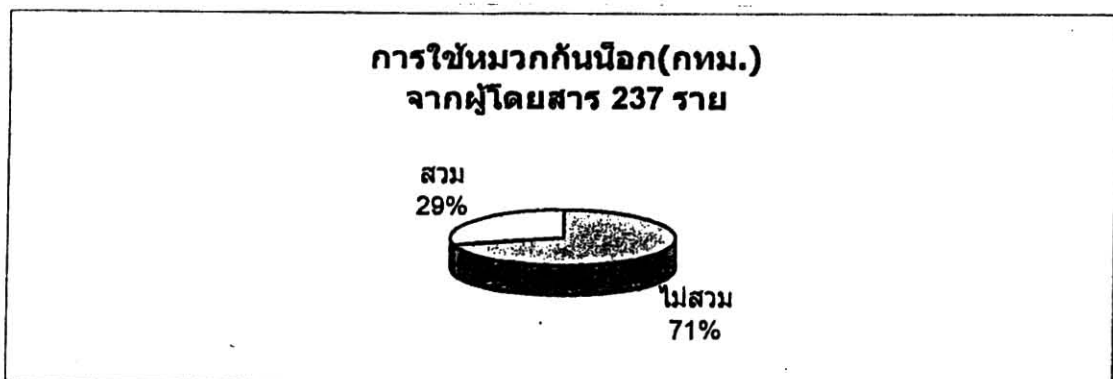
ข้อมูลการศึกษาการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์  
ในเขตกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด

การใช้หมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ขับขี่	ไม่สวม	สวม
723	34%	66%



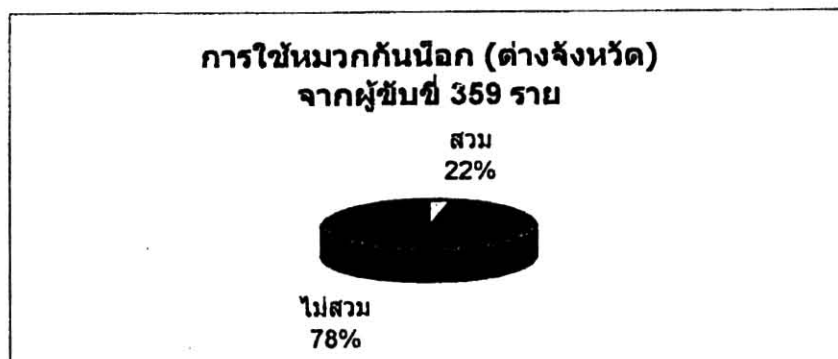
ผู้โดยสาร	ไม่สวม	สวม
237	71%	29%



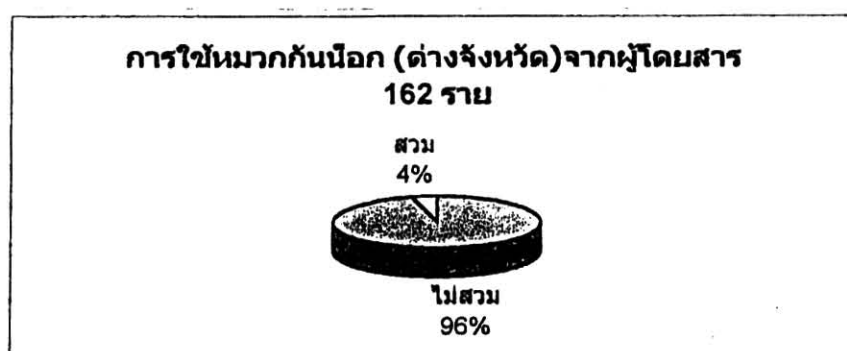
ที่มา : รายงานวิจัยโครงการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและ  
มาตรการแก้ไข โดย นายแพทย์วีระ กสานติกุล

## การใช้หมวกนิรภัยในต่างจังหวัด

ผู้ขับขี่	ไม่สวม	สวม
359	78%	22%



ผู้โดยสาร	ไม่สวม	สวม
162	96%	4%



ที่มา : รายงานวิจัยโครงการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและ  
มาตรการแก้ไข โดย นายแพทย์วีระ กสานติกุล

### สถิติที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

#### อัตราผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีใบอนุญาตขับขี่

เขต	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	78
ต่างจังหวัด	48

#### อัตราการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์

เขต	จำนวน
กรุงเทพมหานคร	2 ใน 3
ต่างจังหวัด	1 ใน 5

#### อัตราผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยขณะโดยสาร

เขต	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	29
ต่างจังหวัด	4

สรุปผลวิเคราะห์ผู้ขาดเงิน+เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๕๗ (กทม.)

วันที่	รวมชายหญิง %	ถนน			สถานี			ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ						หมวกกันน็อก				เริ่มวัด		ดื่มสุรา							
		%	หญิง %	ทางหลวง	ในเมือง	ชนบท	ไม่ทราบ	คนเดินเท้า	ผู้ขับขี่ผู้โดยสาร	ไม่ทราบ	ผู้ขับขี่			ผู้โดยสาร			ไม่ทราบ	ใส่หมวก	ใส่หมวก	ไม่ใส่หมวก	ไม่ทราบ	ดื่ม	ไม่ดื่ม				
											อื่น ๆ	รถแท็กซี่	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์								รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์		
27	343	58	285	47	288	2	6	3	250	86	4	343	0	59	32	33	219	144	105	0	0.3	1	122	220	1	0.3	
	100.0	83.1	16.9	13.7	84.0	0.6	1.7	0.9	72.9	25.1	1.2	100.0	0.0	17.2	9.3	9.6	63.8	42.0	30.6	0.0	0.0	0.0	0.0	64.1	0.0	0.0	
	265	215	50	74	188		3	5	195	65	0	265	0	36	31	16	182	119	76				88	175	2		
28	100.0	81.1	18.9	27.9	70.9	0.0	1.1	1.9	73.6	24.5	0.0	100.0	0.0	13.6	11.7	6.0	68.7	44.9	28.7	0.0	0.0	0.0	66.0	0.0	0.0	0.8	
	259	213	46	48	201	5	5	4	185	68	2	259	0	54	26	19	160	83	99			3	66	187	6		
29	100.0	82.2	17.8	18.5	77.6	1.9	1.9	1.5	71.4	26.3	0.8	100.0	0.0	20.8	10.0	7.3	61.8	32.0	36.2	0.0	0.0	1.2	72.2	0.0	0.0	2.3	
	293	243	50	52	237	2	2	1	230	62	0	293	0	41	31	44	177	121	108				99	193	1		
30	100.0	82.9	17.1	17.7	80.9	0.7	0.7	0.3	78.5	21.2	0.0	100.0	0.0	14.0	10.6	16.0	60.4	41.3	36.9	0.0	0.0	0.0	65.9	0.0	0.0	0.3	
	368	284	84	65	295	6	2	3	269	96	0	368	0	72	35	55	206	145	116				139	215	14		
31	100.0	77.2	22.8	17.7	80.2	1.6	0.5	0.8	73.1	26.1	0.0	100.0	0.0	19.6	9.5	14.9	56.0	35.4	31.5	0.0	0.0	0.0	58.4	0.0	0.0	3.8	
	318	264	54	47	267	1	3	11	223	82	2	318	0	48	17	26	227	139	88			1	131	153	34		
1	100.0	83.0	17.0	14.8	84.0	0.3	0.9	3.5	70.1	25.8	0.6	100.0	0.0	15.1	5.3	8.2	71.4	40.9	27.7	0.0	0.0	0.3	48.1	0.0	0.0	10.7	
	204	151	53	38	162	2	2	2	143	59	0	204	0	39	13	23	129	88	59			1	56	145	3		
2	100.0	74.0	26.0	18.6	79.4	1.0	1.0	1.0	70.1	28.9	0.0	100.0	0.0	19.1	6.4	11.3	63.2	43.1	26.0	0.0	0.0	0.5	71.1	0.0	0.0	1.5	
	176	135	41	24	146	3	3	4	120	52	0	176	0	28	20	20	108	64	53				31	136	9		
3	100.0	76.7	23.3	13.6	83.0	1.7	1.7	2.3	68.2	29.5	0.0	100.0	0.0	15.9	11.4	11.4	61.4	36.4	30.1	0.0	0.0	0.0	77.3	0.0	0.0	5.1	
	153	109	44	31	111	3	8	1	103	48	1	153	0	22	21	18	92	50	52				33	120	0		
4	100.0	71.2	28.8	20.3	72.5	2.0	5.2	0.7	67.3	31.4	0.7	100.0	0.0	14.4	13.7	11.8	60.1	32.7	34.0	0.0	0.0	0.0	78.4	0.0	0.0	0.0	
	174	135	39	25	146	3	0	2	139	32	1	174	0	33	5	24	112	57	31				22	152	0		
5	100.0	77.6	22.4	14.4	83.9	1.7	0.0	1.1	79.9	18.4	0.6	100.0	0.0	19.0	2.9	13.8	64.4	32.8	45.6	0.0	0.0	0.0	87.4	0.0	0.0	0.0	
	2553	2034	519	451	2041	27	34	36	1857	650	10	0	2553	0	432	231	278	1612	1001	831	0	6	0	787	1696	70	
รวม	100.0	79.7	20.3	17.7	79.9	1.1	1.3	1.4	72.7	25.5	0.4	100.0	0.0	16.9	9.0	10.9	63.1	39.2	32.5	0.0	0.0	0.2	66.4	0.0	0.0	2.7	

สรุปผลวิเคราะห์ผู้ขาดใจ+เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เทศบาลปีใหม่ ๒๕๔๗ (ทั่วประเทศ)

วันที่	รวมชายหญิง %	ถนน				สถานี				ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ						หมวกกันน็อค			เริ่มขัด		คืนสุรา					
		ชาย %	หญิง %	ทางหลวง	ในเมือง	ชนบท	ไม่ทราบ	คนเดินเท้า	ผู้รับใช้	ผู้โดยสาร	ไม่ทราบ	ผู้บาดเจ็บ			รถถัง	ปีกหลัง	มอเตอร์ไซด์	อื่น ๆ	ไม่ทราบ	ไม่ใส่หมวก	ใส่หมวก	ไม่ได้เริ่มขัด	เริ่มขัด	ไม่ทราบ	คืน	ไม่คืน
												รถถัง	ปีกหลัง	มอเตอร์ไซด์												
27	3435	2616	819	768	1243	1336	88	24	2539	842	30			314	354	2641	89	1949	495		6		5	1833	127	
	100.0	76.2	23.8	22.4	36.2	38.9	2.6	0.7	73.9	24.5	0.9			9.1	10.3	76.9	2.6	56.7	14.4	0.0	0.2	0.0		53.4	3.7	
	3677	2859	818	909	1108	1618	42	28	2712	914	23			336	400	2839	56	2167	488		1		4	1920	93	
	100.0	77.8	22.2	24.7	30.1	44.0	1.1	0.8	73.8	24.9	0.6			9.1	10.9	77.2	1.5	58.9	13.3	0.0	0.0	0.0		52.2	2.5	
	3058	2296	762	765	1035	1235	23	12	2225	803	18			310	360	2264	45	1703	474		3		8	1698	92	
	100.0	75.1	24.9	25.0	33.8	40.4	0.8	0.4	72.8	26.3	0.6			10.1	11.8	74.0	1.5	55.7	15.5	0.0	0.1	0.0		55.5	3.0	
	3781	2855	926	973	1179	1576	53	23	2825	908	25			402	477	2780	52	2193	576		4		9	1919	93	
	100.0	75.5	24.5	25.7	31.2	41.7	1.4	0.6	74.7	24.0	0.7			10.6	12.6	73.5	1.4	58.0	15.2	0.0	0.1	0.0		50.8	2.5	
	6176	4795	1381	1502	1696	2938	40	42	4489	1621	24			644	907	4408	86	3651	750		3		1	2839	156	
	100.0	77.6	22.4	24.3	27.5	47.6	0.6	0.7	72.7	26.2	0.4			10.4	14.7	71.4	1.4	59.1	12.1	0.0	0.0	0.0		46.0	2.5	
	6199	4869	1330	1500	1599	3054	46	60	4486	1620	33			508	874	4650	51	3827	603		5		3	2610	166	
	100.0	78.5	21.5	24.2	25.8	49.3	0.7	1.0	72.4	26.1	0.5			8.2	14.1	75.0	0.8	61.7	9.7	0.0	0.1	0.0		42.1	2.7	
	3656	2694	964	793	942	1891	32	23	2625	993	17			345	436	2741	40	2132	447		6		0	1857	81	
	100.0	73.6	26.4	21.7	25.8	51.7	0.9	0.6	71.8	27.1	0.5			9.4	11.9	74.9	1.1	58.3	12.2	0.0	0.2	0.0		50.8	2.2	
	2629	1867	762	599	697	1315	18	22	1880	725	2			263	344	1919	38	1476	365		1		978	1584	67	
	100.0	71.0	29.0	22.8	26.5	50.0	0.7	0.8	71.5	27.6	0.1			10.0	13.1	73.0	1.4	56.1	13.9	0.0	0.0	0.0		60.3	2.5	
	2215	1482	733	595	620	960	40	6	1591	607	11			254	272	1607	23	1240	326		2		745	1440	30	
	100.0	66.9	33.1	26.9	28.0	43.3	1.8	0.3	71.8	27.4	0.5			11.5	12.3	72.6	1.0	56.0	14.7	0.0	0.1	0.0		65.0	1.4	
	1656	1130	526	364	630	646	16	17	1249	380	10			172	239	1168	8	983	366		2		426	1218	12	
	100.0	68.2	31.8	22.0	38.0	39.0	1.0	1.0	75.4	22.9	0.6			10.4	14.4	70.5	0.5	54.5	20.3	0.0	0.1	0.0		73.6	0.7	
	36484	27463	9021	8768	10749	16569	398	257	28621	9413	193			3548	4663	7	487	1	4860	1	0	33	0	49	917	
	100.0	75.3	24.7	24.0	29.5	45.4	1.1	0.7	73.0	25.8	0.5			9.7	12.8	74.1	1.3	58.2	13.3	0.0	0.1	0.0		51.9	2.5	

ที่มา : ศูนย์วิจัย "นเรนทร" กระทรวงสาธารณสุข

# การศึกษา ความรู้ ทักษะ พฤติกรรม เกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ภายหลังการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาในเขตกรุงเทพมหานคร

( The Knowledge, Attitude and Practice of Helmet Use among Motorcycle Riders and Passengers in Thailand  
After Helmet law Enforcement)

ขวัญทอง รักษ์รณยุทธ Kwanthong Rakronnaya  
ชไมพันธุ์ สันติกานัญญ์ Dr. Chamaiparn Santikan  
กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไร้เชื้อ กองระบาดวิทยา  
สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

## บทคัดย่อ

จากสถิติการศึกษาในประเทศไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่า ประมาณร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุจราจรมีสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์ โดยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่ง จากการศึกษาของประเทศที่พัฒนาแล้ว พบว่า หมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะ รวมถึงอัตราการตายได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในประเทศไทย โดยผลบังคับใช้ในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2536 ทั้งนี้ ก่อนมีการบังคับใช้กฎหมาย กระทรวงสาธารณสุขได้มีการสำรวจความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม เกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ และอีก 8 จังหวัดทั่วประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบของการใช้กฎหมาย และการรณรงค์ให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับหมวกนิรภัย การศึกษานี้เป็นการศึกษาครั้งที่ 2 เพื่อประเมินความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมภายหลังบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย

การศึกษา โดยศึกษาในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ 9 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ น่าน อุตรดิตถ์ ศรีสะเกษ ราชบุรี ภูเก็ต ชลบุรี และชุมพร โดยการสัมภาษณ์เกี่ยวกับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับหมวกนิรภัย ในจุดที่เป็นแหล่งที่มีคนหนาแน่นของแต่ละจังหวัด จากผู้ที่เข้าร่วมในการศึกษา 3,826 คน เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 75.8 (2,899 คน) และผู้โดยสารร้อยละ 24.2 (927 คน) พบว่า ผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานครสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 95 ขณะที่ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 89 สำหรับ 8 จังหวัดที่ยังไม่มีการบังคับใช้กฎหมาย มีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 36 และโดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 17

หมวดความรู้ ร้อยละ 50 ของผู้ตอบแบบสอบถามในกรุงเทพมหานคร ทราบเกี่ยวกับชนิดของหมวกนิรภัยที่ถูกกฎหมาย ใน 8 จังหวัดตอบถูกเพียงร้อยละ 15 ในส่วนความรู้ของบทลงโทษเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานครตอบถูกร้อยละ 53 ผู้โดยสารตอบถูกร้อยละ 61 ส่วนใน 8 จังหวัด ในผู้ขับขี่ตอบถูกร้อยละ 12 ผู้โดยสารร้อยละ 8

หมวดทัศนคติ มีการตอบแบบสอบถามทั้งในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด มากกว่าร้อยละ 90 เห็นด้วยว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันความรุนแรงที่เกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และประมาณร้อยละ 61 - 65 ของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยว่าควรมีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั่วประเทศ

## บทนำ

อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นส่วนมากถึง 70 % โดยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นปัญหาสำคัญ <sup>(1)</sup> และพบความพิการจากการบาดเจ็บทางสมองเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งรัฐต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังเป็นภาระของครอบครัวและสังคม รวมทั้งความสูญเสียทางเศรษฐกิจและทรัพย์สินต่าง ๆ ไม่ต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท ต่อปี <sup>(2)</sup>

กระทรวงมหาดไทยได้ประกาศเขตบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาเพิ่มเติมโดยบังคับใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานครตั้งแต่ 1 เมษายน 2538 และใช้ทั่วประเทศในวันที่ 1 มกราคม 2539 <sup>(3)</sup>

กองระบาดวิทยา โดยกลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไร้เชื้อได้จัดทำโครงการ “ประเมินผลภายหลังที่มีการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในกรุงเทพมหานคร” โดยแบ่งการศึกษาเป็น 3 ส่วน คือ

1. การสำรวจอัตราความชุกของการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดตัวแทน 8 จังหวัด
2. การศึกษา ความรู้ ทักษะ พฤติกรรม เกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์หลังมีการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร
3. การเปรียบเทียบการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ก่อนและหลังบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร

โครงการดังกล่าวจะช่วยให้ทราบถึงสถานการณ์บังคับในกฎหมายหมวกนิรภัยดังกล่าว ในเขตพื้นที่ที่กำหนดและช่วยสะท้อนเห็นความตื่นตัวและการเตรียมการของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อพระราชกฤษฎีกา ซึ่งมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ ยังเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบที่เกี่ยวข้องได้ทราบสถานการณ์และสามารถดำเนินการอย่างเหมาะสม ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและเตรียมความพร้อมของประชาชนให้กฎหมายดังกล่าว

รายงานการศึกษาวิจัยฉบับนี้เป็นรายงานการศึกษา ในส่วนที่ 2 ของโครงการ

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาความรู้ ทักษะ พฤติกรรม ผู้ขับขี่ภายหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาในกรุงเทพมหานคร
2. ศึกษาการเปลี่ยนแปลงความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ภายหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกา
3. ศึกษาปัจจัยที่ทำให้ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเปลี่ยนความตั้งใจมาสวมหมวกนิรภัย

### สมมุติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยด้านอายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์
2. การรับข่าวสารเรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัย และกฎหมายหมวกนิรภัย การมีหมวกนิรภัยและความพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย การเคยประสบอุบัติเหตุ การสวมหมวกขณะเกิดเหตุมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์
3. ความรู้เรื่องหมวกนิรภัยการยอมรับในประโยชน์ การบังคับใช้หมวกนิรภัยตามกฎหมายหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย

### ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบว่าผู้ขับขี่มีความรู้ ทักษะและมีพฤติกรรม เกี่ยวกับการบังคับใช้หมวกนิรภัยอย่างไรภายหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาในกรุงเทพมหานคร
2. มีการเปลี่ยนแปลงความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม เกิดขึ้นในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ภายหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย
3. ทำให้ผู้ที่มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกหันมาสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น

### กลุ่มประชากรและพื้นที่ที่ทำการศึกษา

ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดที่ประกาศเป็นพื้นที่ที่จะบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวก<sup>๑</sup> นิรภัยต่อจากกรุงเทพมหานครในขณะนั้น ได้แก่ 17 จังหวัด คือ ขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิษณุโลก ภูเก็ต สงขลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี และต่อจากนั้นให้ประกาศใช้ทั่วประเทศ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ครั้งดังกล่าวแล้วในบหน้า

วิธีสุ่มตัวอย่างและขนาดตัวอย่าง กรมการแพทย์ได้ทำการศึกษานี้ไว้ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย การเลือกพื้นที่และขนาดตัวอย่าง และวิธีสุ่มตัวอย่างเหมือนการศึกษาครั้งแรก โดยใช้วิธี Purposive Sampling จังหวัดตามพื้นที่ที่จะบังคับใช้กฎหมายตามลำดับ

กลุ่มเขตที่จะทำการศึกษาในกรุงเทพมหานครแบบ Random ในเขตพญาไท บางกอกน้อย และพระโขนง สำหรับต่างจังหวัดเลือกอำเภอเมืองแบบเจาะจง และ random sampling อำเภอ โดยกำหนดจำนวนผู้ขับขี่ที่จะสุ่มในกรุงเทพมหานคร 630 คน ผู้โดยสาร 180 คน ต่างจังหวัดผู้ขับขี่จังหวัดละ 300 คน ผู้โดยสารจังหวัดละ 100 คน โดยจำนวน N ที่ได้มาจากสูตรคือ

$$N = \frac{Z^2 PQ}{D^2} \quad \text{โดยหาจำนวนตัวอย่างของแต่ละจังหวัดโดยใช้สูตรคำนวณโดยกำหนดให้ } P=0.5$$

### คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกสำหรับผู้ขับขี่และโดยสารจักรยานยนต์ที่ใช้เฉพาะตัวบุคคล เพื่อลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง หมวกต้องมีสายรัดคางคาดให้กระชับพอดี หมวกนิรภัย ที่ใช้ได้ตามกฎหมาย มี 3 แบบ คือ

1. หมวกชนิดครึ่งใบ (Half shell) รูปร่างกลม เมื่อสวมจะคลุมได้ครึ่งศีรษะพอดีและมีสายรัดคาง เพื่อสวมให้กระชับศีรษะสามารถป้องกันได้เฉพาะศีรษะส่วนบนเท่านั้น จะเห็นการสวมหมวกประเภทนี้ในตำรวจจราจร
2. หมวกชนิดเต็มใบ (Full shell) เป็นการดัดแปลงมาจากหมวกชนิดครึ่งใบ ตัวหมวกจะยื่นต่ำลงมาคลุมท้ายทอยด้านหลัง และกระดุกขากรรไกรทางด้านข้าง และมีสายรัดคางเป็นที่นิยมใช้ทั่วไป
3. หมวกชนิดเต็มหน้า (Full face) เป็นหมวกเต็มใบเปิดช่วงตรงหน้าตำแหน่งตาเท่านั้น เป็นแบบที่มีส่วนป้องกันปากและคาง ด้านหน้าเหมือนหมวกนิรภัยแบบโบราณ หรือที่เห็นใช้ในสนามแข่งขันและมีสายรัดคาง

หมวกทั้ง 3 รูปแบบนี้ ต้องมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว

- พฤติกรรม ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ หมายถึง การกระทำที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ที่เห็นได้หรือสังเกตได้โดยผู้อื่น
- ผู้ขับขี่หมายถึง บุคคลเพศชายหรือหญิงที่ขับและเป็นผู้ควบคุมทิศทาง และการวิ่งของรถจักรยานยนต์ภายในช่วงเวลาที่เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์
- ผู้โดยสาร หมายถึง บุคคลทั้งชายหรือหญิงที่นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
- อุบัติเหตุ คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้วางแผนล่วงหน้า เป็นผลให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้
- รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่มี 2 ล้อขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์

### ผลการศึกษา

ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย การศึกษาเป็นลักษณะตัดขวาง (Cross sectional survey) โดยดำเนินการระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ – พฤษภาคม 2538 เครื่องมือที่ใช้และการดำเนินงานโดยปรับเปลี่ยนสอบถามเดิมของกรมการแพทย์ให้เหมาะสมแล้วลงไป Pre-test ที่อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี และที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร แล้วนำแบบสอบถามที่ได้กลับมาปรับปรุงอีกครั้ง ก่อนการลงเก็บข้อมูลในจังหวัดต่าง ๆ ได้เชิญผู้เก็บข้อมูลจากจังหวัดต่าง ๆ และส่วนกลางมาอบรม 1 วัน ต่อจากนั้น จึงมีการลงเก็บข้อมูลโดยมีคนจากส่วนของกองระบาดวิทยาลงไปสังเกตการณ์ และตรวจสอบคุณภาพข้อมูลด้วยว่า ได้เก็บตามที่อบรมหรือไม่ ครบถ้วนถูกต้อง ตามที่ต้องการหรือไม่ วิธีการเก็บข้อมูลโดยสัมภาษณ์ ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ตามจุดที่กำหนดให้โดยใช้แบบสอบถามคนละชุด ระหว่างผู้ขับขี่และโดยสาร พร้อมทั้งสังเกตพฤติกรรมการสวมและใช้หมวกนิรภัยด้วยขณะที่สัมภาษณ์

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยรวบรวมแบบสอบถามทั้งกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด 8 จังหวัด และนำมา Code (ลงรหัส) และ Key (บันทึก) มีข้อมูลที่ Key เรียบร้อยแล้วมาตรวจสอบความถูกต้องของ code และ Key เสร็จแล้ว นำมาวิเคราะห์ออกมาเป็นร้อยละโดยใช้โปรแกรม EPI INFO Version 6

ผลจากการสัมภาษณ์ ผู้ขับขี่ 2,899 คน ผู้โดยสาร 927 คน กลุ่มผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มีลักษณะทั่วไปดังนี้คือ จาก กรุงเทพมหานคร 97 % เป็นเพศชายและผู้ขับขี่ 51 % ของผู้โดยสารเป็นเพศหญิง

58 % ของผู้ขับขี่ และ 54 % ของผู้โดยสาร อยู่ในกลุ่มอายุ 20 - 29 ปี

67 % ของผู้ขับขี่ และ 60 % ของผู้โดยสาร จบมัธยมศึกษา - ประกาศนียบัตรวิชาชีพ หรือเทียบเท่า

80 % ของผู้ขับขี่ และ 41 % ของผู้โดยสาร มีอาชีพรับจ้าง

57 % ของผู้ขับขี่ และ 52 % ของผู้โดยสาร มีรายได้เดือนละ 5001 - 10000 บาท

ส่วนใน 8 จังหวัด 65 % ของผู้ขับขี่ที่เป็นเพศชาย และ 64 % ของผู้โดยสารเป็นเพศหญิง นอกจากนี้ จะเป็นเช่นเดียวกับ กรุงเทพมหานคร ทั้งหมดในเรื่องกลุ่มอายุ การศึกษา ยกเว้นอาชีพซึ่งกลุ่มผู้โดยสารอาชีพสูงสุดเป็น นักเรียน นักศึกษารายละเอียดดังตารางที่ 1

ความรู้ในเรื่อง หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารของกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด เกือบทั้งหมด คือ ร้อยละ 88 - 92 ตอบเช่นเดียวกันว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสตายหรือพิการจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย

ความรู้ในเรื่อง บทลงโทษเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์นั้น กลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ของกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัดที่ตอบถูกเรื่องบทลงโทษ คือ ตอบว่าปรับไม่เกิน 500 บาท แต่ผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานครตอบถูกร้อยละ 53

ผู้ขับขี่ใน 8 จังหวัดตอบถูก เพียงร้อยละ 12

ผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร ตอบถูกเรื่องบทลงโทษร้อยละ 61 ใน 8 จังหวัดตอบถูกเพียงร้อยละ 8 ที่เหลือตอบผิดและตอบว่าไม่ทราบ

บทลงโทษผู้โดยสารที่โดยสารรถจักรยานยนต์แล้วไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ที่ต้องระวางโทษตามกฎหมาย คือ ผู้ขับขี่ใน กรุงเทพมหานคร ผู้ขับขี่ตอบถูกร้อยละ 82 ผู้โดยสารตอบถูกร้อยละ 73 ใน 8 จังหวัด ผู้ขับขี่ตอบถูกร้อยละ 58 และผู้โดยสารตอบถูก ร้อยละ 44 ดังตารางที่ 2

ทัศนคติ ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่และผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร และ 8 จังหวัดร้อยละ 90 ขึ้นไป เห็นด้วยว่า การสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันความรุนแรงที่เกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และกฎหมายหมวกนิรภัย มีประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์

สำหรับเรื่องกฎหมายหมวกนิรภัยควรมีผลบังคับใช้ทั่วประเทศ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารของกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด ร้อยละ 61 - 65 เห็นด้วยกับเรื่องนี้ ร้อยละ 40 ของผู้ขับขี่ และร้อยละ 39 ของผู้โดยสารทั้งในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัดบอกว่า ลงโทษเหมาะสมดีแล้วในเรื่องความเห็นต่อบทลงโทษที่กำหนดว่า หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท อย่างไรก็ตาม พบว่ายังคงมีถึงร้อยละ 41 ของผู้ขับขี่และร้อยละ 31 - 39 ของผู้โดยสารทั้งกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด เห็นว่า ลงโทษมากเกินไป ดังตารางที่ 3

พฤติกรรม ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ กรุงเทพมหานครมีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 95 ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 86 ใน 8 จังหวัด ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 36 และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 17

- การสวมหมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรม กรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัดร้อยละ 64 - 67 ของผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรมสำหรับผู้โดยสารนั้นในกรุงเทพมหานครมีการสวมหมวกที่มีมาตรฐานอุตสาหกรรมมากกว่าคือ คิดเป็นร้อยละ 74 และใน 8 จังหวัดที่มีผู้โดยสารสวมหมวกที่มีมาตรฐานอุตสาหกรรม เพียงร้อยละ 58

- การสวมหมวกนิรภัยและคาดสายรัดคางของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานคร ผู้ขับขี่ร้อยละ 91 และผู้โดยสาร ร้อยละ 87 มีการคาดสายรัดคางกระชับเมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ในการนี้ยังมีผู้ที่มีทัศนคติว่า การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคลไม่ควรมียกกฎหมายบังคับใช้ ซึ่งผู้ขับขี่ร้อยละ 39 และผู้โดยสารร้อยละ 40 ในกรุงเทพมหานคร เห็นด้วย และร้อยละ 15 ของผู้ขับขี่ ร้อยละ 17 ของผู้โดยสารบอกไม่แน่ใจ ส่วนใน 8 จังหวัด ผู้ขับขี่ถึงร้อยละ 44 และ ผู้โดยสารร้อยละ 46 เห็นด้วย และร้อยละ 17 ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่แน่ใจ

การรับข่าวสารเรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด ร้อยละ 87 ขึ้นไปเป็นผู้ขับขี่ และร้อยละ 86 - 90 ในผู้โดยสาร เคยได้รับข่าวสารเรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัย และผู้ขับขี่และผู้โดยสารใน กรุงเทพมหานคร และ 8 จังหวัด ร้อยละ 52 - 56 ของผู้ขับขี่และร้อยละ 54 - 69 ปี ของผู้โดยสาร ได้รับข่าวสารจากวิทยุ ร้อยละ 85 - 86 ของผู้ขับขี่

และร้อยละ 88-93 ของผู้โดยสารได้รับข่าวสารหมวกนิรภัย จากโทรทัศน์ ร้อยละ 50-65 ของผู้ขับขีและร้อยละ 44-64 ของผู้โดยสารรับข่าวสารจากหนังสือพิมพ์ ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด แหล่งที่รับข่าวสารหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยมากที่สุดคือ โทรทัศน์

การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย เช่นเดียวกับข่าวสารประโยชน์ของหมวกนิรภัย คือ ร้อยละ 80-82 ของผู้ขับขี และร้อยละ 85-91 ของผู้โดยสารทั้งกรุงเทพมหานคร และ 8 จังหวัด รับข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายนิรภัยจากโทรทัศน์มากที่สุด

นอกจากนี้ คาดสายรัดคางไม่กระชับและไม่คาดสายรัดคาง ใน 8 จังหวัด ผู้ขับขีร้อยละ 88 ผู้โดยสารร้อยละ 81 มีการคาดสายรัดคางกระชับเมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ ไม่คาดสายรัดคางคังตารางที่ 4

## วิจารณ์

- ความรู้หลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกา เรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ค่อนข้างดี แต่ความรู้เรื่องบทลงโทษ ยังไม่ค่อยดีนักในผู้ขับขีและโดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในต่างจังหวัด

ก่อนประกาศใช้พระราชกฤษฎีการ้อยละ 9 ทราบว่า ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ มีโอกาสตายหรือพิการ แต่หลังจากใช้พระราชกฤษฎีกาแล้วร้อยละ 92 ทราบว่า ถ้าไม่สวมหมวกจะมีโอกาสตายหรือพิการมากกว่า

ร้อยละ 76 ทราบว่า การสวมหมวกนิรภัยที่ปลอดภัยต้องคาดสายรัดคาง แต่หลังประกาศพระราชกฤษฎีกา ร้อยละ 83 คาดสายรัดคางแน่นพอดี

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีทัศนคติที่ดีและดีมากต่อประโยชน์ของหมวกนิรภัย แต่ทัศนคติต่อการประกาศใช้กฎหมายทั่วประเทศอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง และประมาณร้อยละ 40 ของผู้ขับขีและร้อยละ 35 ของผู้โดยสารยังเห็นว่าลงโทษมากเกินไป

- สักต่วนการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร อยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมากในเขตบังคับใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในผู้ขับขี แต่สักต่วนใน 8 จังหวัด ยังต่ำมาก โดยเฉพาะผู้โดยสาร แสดงให้เห็นถึงประสิทธิผลของกฎหมายกับการสวมหมวกนิรภัย

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยในระหว่างขับขี มีปัญหาหากพอควรเรื่องคุณภาพของหมวกที่สวมและมีปัญหาอยู่บ้างในเรื่องการคาดสายรัดคาง

- ความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ต้องการชัดเจน เมื่อเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังประกาศใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

- ยังคงมีความเห็นอยู่ถึงร้อยละ 39 ในผู้ขับขีและร้อยละ 40 ในผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร และร้อยละ 44 ของผู้ขับขีร้อยละ 46 ของผู้โดยสารใน 8 จังหวัด ว่าเห็นด้วยเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคล และยังมีร้อยละ 15 ของผู้ขับขีและร้อยละ 17 ของผู้โดยสารทั้งในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด ไม่แน่ใจในเรื่องนี้ด้วย

## สรุปและเสนอแนะ

- ควรเร่งรัดส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเป็นไปอย่างเคร่งครัด เพราะมีผลต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมมากกว่าการส่งเสริมความรู้ ทัศนคติ

- ควรสนับสนุนการให้ความรู้เกี่ยวกับ ประโยชน์และกฎหมายหมวกนิรภัย ทั้งผลต่อผู้ขับขีและผลต่อสังคม อย่างกว้างขวาง

- ควรแสดงให้เห็นว่า หากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย จะมีผลกระทบอย่างไรบ้างต่อประชาชน เพื่อเปลี่ยนทัศนคติเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคล

ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังโรคประจำเดือน ปีที่ ๓๒ : ฉบับที่ ๓ : มีนาคม ๒๕๔๔

กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปในกลุ่มผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
<b>เพศ</b>				
- ชาย	97	49	65	36
- หญิง	3	51	36	64
<b>อายุ (ปี)</b>				
- 10 – 19	8	22	16	31
- 20 – 29	58	54	36	34
- 30 – 39	30	19	32	21
- 40 – 49	4	3	14	9
- 60 ปีขึ้นไป	0.3	1	1	3
<b>การศึกษา</b>				
- ไม่ได้เรียน	0.3	1	1	2
- จบชั้นประถมศึกษาหรือเทียบเท่า	18	16	36	40
- จบมัธยมศึกษา-ประกาศนียบัตร	67	60	42	42
- จบระดับอนุปริญญา-ปริญญาตรี	15	23	21	17
- สูงกว่าปริญญาตรี	1	1	1	0.1
<b>อาชีพ</b>				
- รับราชการ	6	10	21	9
- รัฐวิสาหกิจ	5	4	3	1
- รับจ้าง	72	41	34	25
- เกษตรกร	0.3	2	12	13
- ค้าขาย	6	12	11	10
- แม่บ้าน	1	8	5	8
- นักเรียน-นักศึกษา	9	24	15	33
- อื่น ๆ	3	0	0	1
<b>รายได้/เดือน</b>				
- ต่ำกว่า 1,000 บาท	1	3	6	13
- 1,001 – 2,000 บาท	1	3	8	15
- 2,001 – 3,000 บาท	2	3	14	13
- 3,001 – 5,000 บาท	14	19	27	25
- 5,001 – 10,000 บาท	57	52	33	27
- 10,001 – 15,000 บาท	17	15	9	7
- 15,001 – 20,000 บาท	6	3	2	1
- มากกว่า 20,000 บาท	3	3	1	-

ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังโรคประจำเดือน ปีที่ ๓๒ : ฉบับที่ ๓ : มีนาคม ๒๕๔๔

กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

ตารางที่ 2 ความรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์  
ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
ทราบบทลงโทษหรือไม่ว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์				
- ทราบตอบถูก	53	61	12	8
- ทราบตอบผิด	32	8	15	12
- ไม่ทราบ	15	31	73	78
ผู้โดยสารที่โดยสารรถจักรยานยนต์ แล้วไม่สวมหมวกนิรภัยผู้ที่ต้อง ระวางโทษตามกฎหมาย คือ				
- ทราบตอบถูกว่าเป็นผู้ขับขี่	82	73	58	44
- ทราบตอบผิดว่าเป็นผู้โดยสาร	14	17	13	21
- ทราบตอบผิดว่าทั้งคู่	1	1	5	4
- ตอบว่าไม่ทราบ	3	9	24	31
การไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสตาย หรือพิการจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ ที่สวม				
- เห็นว่าจริง	92	96	88	86
- เห็นว่าไม่จริง	7	3	7	8
- เห็นว่าไม่แน่ใจ	1	2	5	6

ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังโรคประจำเดือน ปีที่ ๓๒ : ฉบับที่ ๓ : มีนาคม ๒๕๔๔

กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

ตารางที่ 3 ทิศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
<b>การสวมหมวกนิรภัยป้องกันความรุนแรงกับสมอง</b>				
- เห็นด้วย	92	90	95	93
- ไม่เห็นด้วย	2	2	2	1
- ไม่แน่ใจ	5	7	3	5
<b>กฎหมายหมวกนิรภัยมีประโยชน์ต่อผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์</b>				
- เห็นด้วย	63	88	65	80
- ไม่เห็นด้วย	26	4	22	4
- ไม่แน่ใจ	11	8	13	16
<b>กฎหมายหมวกนิรภัยควรมีผลบังคับใช้ทั่วประเทศ</b>				
- เห็นด้วย	63	65	65	61
- ไม่เห็นด้วย	26	24	22	21
- ไม่แน่ใจ	10	10	13	18
<b>บทลงโทษที่กำหนดว่าหากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องระวางโทษไม่เกิน 500 บาท</b>				
- บทลงโทษเหมาะสมดีแล้ว	47	39	41	56
- บทลงโทษมากเกินไป	41	31	43	31
- บทลงโทษน้อยเกินไป	7	7	7	7
- ไม่แน่ใจ	5	6	9	6
<b>การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคลไม่ควรมีความหมายบังคับ</b>				
- เห็นด้วย	39	40	44	46
- ไม่เห็นด้วย	46	43	38	37
- ไม่แน่ใจ	15	17	17	17

ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังโรคประจำเดือน ปีที่ ๓๒ : ฉบับที่ ๓ : มีนาคม ๒๕๔๘



ตารางที่ 4 การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์  
ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
<b>1. การรับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์การใช้หมวกนิรภัย</b>				
- เคย .	88	90	87	86
<b>1.1 แหล่งข่าวที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัย</b>				
- วิทยุ	56	69	52	54
- โทรทัศน์	86	93	85	88
- หนังสือพิมพ์	65	64	50	44
- ประชาสัมพันธ์จากหน่วยราชการในจังหวัด	19	17	32	28
- อื่น ๆ	5	5	7	7
<b>2. การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย</b>				
- เคย	91	91	78	77
<b>2.1 แหล่งที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย</b>				
- วิทยุ	52	69	46	48
- โทรทัศน์	80	91	82	85
- หนังสือพิมพ์	63	61	46	43
- ประชาสัมพันธ์จากหน่วยราชการในจังหวัด	21	21	27	25
- อื่น ๆ	8	4	6	6
<b>2.2 แหล่งที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัยมากที่สุด</b>				
- วิทยุ	49	72	44	67
- โทรทัศน์	17	11	8	8
- หนังสือพิมพ์	5	9	6	10
- ประชาสัมพันธ์จากหน่วยราชการในจังหวัด	5	5	7	6
- อื่น ๆ	4	3	2	3
- ได้รับมากกว่า 2 แหล่ง	1	-	1	1

ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังโรคประจำเดือน ปีที่ ๓๒ : ฉบับที่ ๓ : มีนาคม ๒๕๕๔

กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

ตารางที่ 5 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ชนิดของหมวก เครื่องหมายมาตรฐาน การคาดสายรัดคาง ในกลุ่มผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด (จากการสังเกต)

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
<b>พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย</b>				
- สวม	95	89	36	17
- ไม่สวม	5	12	64	83
<b>ชนิดของหมวกนิรภัย</b>				
- เต็มหน้า	45	22	40	36
- เต็มใบ	33	41	55	58
- ครึ่งใบ	22	37	5	6
<b>หมวกนิรภัยมีเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม</b>				
- มี	67	74	64	58
- ไม่มี	33	26	36	42
<b>การคาดสายรัดคางกระชับเมื่อสวมหมวกนิรภัย</b>				
- คาดกระชับ	91	87	88	81
- คาดไม่กระชับ	5	7	9	15
- ไม่คาด	4	6	3	4

ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังโรคประจำเดือน ปีที่ ๓๒ : ฉบับที่ ๓ : มีนาคม ๒๕๔๔

กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

## หมวกนิรภัย ความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานยนต์

### หมวกนิรภัย

ปัจจุบันรถจักรยานยนต์จัดเป็นพาหนะที่ประชาชนให้ความนิยมกันอย่างมากในการเดินทางสัญจรเนื่องจากมีราคา ขับขี่ง่าย สะดวก ประหยัดน้ำมัน และมีความคล่องตัวในการทำงาน แต่อันตรายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก็สูงมากเช่นกัน ดังคำพูดที่ว่า “เนื้อนุ่มเหล็ก” ไม่บาดเจ็บก็ตาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่และผู้โดยสารมักจะพุ่งลอยไป ข้างหน้า โอกาสที่ศีรษะจะกระแทกวัตถุข้างหน้ามีมากจะทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง ที่ส่งผลให้เกิดความพิการและอันตรายต่อชีวิตได้ หมวกนิรภัย เป็นอุปกรณ์สำคัญในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบริเวณศีรษะได้เป็นอย่างดีจากสถิติพบว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง ๒-๓ เท่า

### หมวกนิรภัย มี ๓ แบบ คือ



๑. หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า เป็นหมวกเต็มใบเปิดช่องตรงหน้า ตำแหน่งตา เท่านั้น มีส่วนป้องกันปากและคางด้านหน้า



๒. หมวกนิรภัยแบบเต็มศีรษะ เป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาถึงปลายคางและมีสายรัดคาง



๓. หมวกนิรภัยแบบครึ่งศีรษะ เป็นรูปครึ่งทรงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู คลุมได้ครึ่งศีรษะ มีสายรัดคาง หมวกชนิดนี้สามารถป้องกันได้เฉพาะศีรษะส่วนบนเท่านั้น

### การเลือกใช้หมวกนิรภัย

๑. ควรใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.)
๒. เลือกขนาดของหมวกให้พอดีกับขนาดของศีรษะ โดยการทดลองสวมหมวกนิรภัย คาดสายรัดคางให้แน่นและทดลองโดยการผลักหมวกไปทางด้านหน้าและด้านหลัง ถ้าหมวกเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่านั้นควรเปลี่ยนขนาดของหมวกใหม่ให้พอดี
๓. เลือกหมวกนิรภัยที่มีสีสดใส เพื่อช่วยให้คนขับรถอื่นๆ มองเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะกลางคืน
๔. ควรเปลี่ยนหมวกนิรภัยใหม่ทุก ๓-๕ ปี เนื่องจากมีการเสื่อมอายุการใช้งานหรือหมวกที่เคยได้รับการกระแทกมาแล้ว ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน “เพื่อความปลอดภัย สวมหมวกนิรภัยที่ขับขี่”

ที่มา : มูลนิธิเมาไม่ขับ

### ข้อแนะนำสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

๑. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ทุกครั้ง
๒. ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง
๓. ไม่ควรบรรทุกน้ำหนักสิ่งของหรือคนโดยสารมากเกินไป จนทำให้รถทรงตัวไม่ดี
๔. การขับขี่ควรชิดทางด้านซ้ายบายน่าหะอื่นๆ ยกเว้นกรณีที่ต้องเลี้ยวขวา ควรให้สัญญาณไฟก่อนเปลี่ยนช่องทาง
๕. หลีกเลี่ยงการขับขี่ระหว่างช่องทางเดินรถ
๖. อย่าเร่งเครื่องให้เกิดเสียงดังเกินควร ควรติดตั้งเครื่องลดเสียงที่ท่อไอเสีย
๗. ขับขี่ด้วยความระมัดระวังบริเวณทางแยกหรือออกจากซอย (๗๐% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเกิดตรงทางแยก)
๘. ดูกระจกส่องข้างและให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
๙. ขับรถให้ช้าลงในที่เป็นหลุมเป็นบ่อเวลาฝนตก หรือหมอกกลงจัด และควรเปิดไฟขณะขับขี่
๑๐. ชะลอความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งในถนน หรือวิ่งตัดหน้า
๑๑. งดการดื่มสุราก่อนการขับขี่
๑๒. รถต้องมีเลขทะเบียนทำยรถ และต่ออายุป้ายวงกลม เสียภาษีรถจักรยานยนต์ทุกปี
๑๓. อย่าลืมพกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกปี
๑๔. ตรวจสอบสภาพรถให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับขี่เสมอ

## บทความที่เกี่ยวข้อง

### หยุดแควนชีวิตบนเส้นด้าย “หมวกนิรภัย” ดับวันละ ๗๕ ศพ

ปัจจุบันอุบัติเหตุจากรถทางบกในประเทศไทยได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละหลายล้านบาทซึ่งหากไม่มีการแก้ไขคาดว่าคนไทยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถสูงถึง ๓ คนต่อชั่วโมง และความสูญเสียทางทรัพย์สินอาจมากถึง ๓ ล้านบาทต่อปี โดย ๘๐% ของอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งหมดเกิดจากรถจักรยานยนต์ “ศาสตราจารย์ นายแพทย์ วีระ กสานติกุล” นักวิจัยดีเด่นแห่งชาติ ประจำปี ๒๕๔๖ สาขาวิทยาศาสตร์การแพทย์จากสภาวิจัยแห่งชาติ ได้ตระหนักในเรื่องของพิษภัยอันน่าสะพรึงกลัวดังกล่าว จึงได้จัดทำโครงการวิจัยเรื่อง “อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและมาตรการการแก้ไข” ขึ้นมาเพื่อลดความรุนแรงและอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ศ.นพ. วีระ ได้กล่าวถึงผลการวิจัยให้ฟังว่า อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทั้งใน กทม. และต่างจังหวัดมักเกิดขึ้นในเวลากลางคืน โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณทางตรง และครึ่งหนึ่งเกิดขึ้นบริเวณทางแยก ส่วนรูปแบบของอุบัติเหตุ ที่พบบ่อยที่สุดได้แก่ การชนท้ายคู่กรณี รถคู่กรณีที่เลี้ยวหรือทำยูเทิร์นตัดหน้ารถจักรยานยนต์ เป็นต้น ความเร็วของรถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ยก่อนชนและขณะชนของอุบัติเหตุที่ไม่เสียชีวิต ประมาณ ๓๘ และ ๓๒ กม. ต่อชั่วโมง ในขณะที่ความเร็วโดยเฉลี่ย ก่อนชนในอุบัติเหตุที่รุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น ๕๓ และ ๕๐ กม. ต่อชั่วโมง นอกจากนี้ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีส่วนร่วมในการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ สิ่งกีดขวางทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ อาทิ ป้ายโฆษณา ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ เส้า สะพาน ต้นไม้หรือพุ่มไม้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งก่อสร้างบนผิวจราจรซึ่งไม่มีสัญญาณหรือเครื่องหมายสะท้อนแสงเพื่อเตือนผู้ขับขี่รถบรรทุกที่จอดอยู่ข้างทางในเวลากลางคืน การติดตั้งแผ่นคอนกรีตขวางเส้นทางพื้นผิวจราจรที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ตลอดจนเครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจรที่บกพร่อง สำหรับปัจจัยด้านพาหนะส่วนใหญ่เกิดการขาดการดูแลรักษาอุปกรณ์ที่สำคัญ ได้แก่ ไฟหน้ารถ ไฟท้าย เบรกหน้า-หลัง และกระจกมองหลัง ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นชายที่มักจะมีสติสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถด้วยความเร็วสูง และไม่สวมหมวกนิรภัย

ข้อมูลสถิติพบว่าอายุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพฯ ๖๐% ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีอายุระหว่าง ๑๙ ปี ถึง ๓๓% และมีเพียง ๗.๕% อายุต่ำกว่า ๑๘ ปี และ ๗.๕% ที่อายุมากกว่า ๗.๕% ที่อายุมากกว่า ๔๐ ปี ส่วนใหญ่ต่างจังหวัดพบว่า ๑๕% อายุต่ำกว่า ๑๘ ปี และ ๑๕% อายุมากกว่า ๔๐ ปี ส่วนผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ร้อยละ ๗๘ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพฯ มีใบอนุญาต แต่ในต่างจังหวัดพบว่าผู้ที่มีใบอนุญาตเพียง ๔๘% เท่านั้น

สำหรับในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัยในกรุงเทพฯ พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าในต่างจังหวัดมาก โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพฯ จะสวมหมวกประมาณ ๒ ใน ๓ ในขณะที่ต่างจังหวัดจะสวมเพียง ๑ ใน ๕ ขณะเดียวกันผู้โดยสารที่สวมหมวกนิรภัยในกรุงเทพฯ พบ ๒๙% เปรียบเทียบกับผู้โดยสารที่สวมหมวกในต่างจังหวัดที่สวมเพียง ๔% เท่านั้น ดังนั้น การให้ความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์จึงเป็นเรื่องสำคัญที่ควรเผยแพร่โดยเฉพาะเกี่ยวกับประโยชน์ในการป้องกันการบาดเจ็บ ลดความรุนแรง และเพิ่มความปลอดภัย ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญมากก็คือ “การสวมหมวกนิรภัย” ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

จากความจำเป็นดังกล่าว ศ.นพ. วีระ จึงได้ริเริ่มก่อตั้ง “สถาบันหมวกนิรภัย” ขึ้นที่ คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทดสอบหมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อกที่จำหน่ายตามท้องตลาดตามเกณฑ์ มาตรฐาน เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของผู้บริโภคและรายงานผลการทดสอบให้ผู้บริโภคทราบเป็นระยะเวลา รวมถึงทำการทดสอบหมวกนิรภัยที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุ การพัฒนาหมวกนิรภัยให้มีน้ำหนักเบา แต่มีความสามารถให้ความคุ้มครองต่อผู้บริโภคได้ และดำเนินการจัดระบบฐานข้อมูลให้มีความเป็นเอกภาพยิ่งขึ้น เราพบว่าปัจจุบันผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย หรือหากจำเป็นต้องสวมใส่ก็จะอยู่ในประเภทที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีเครื่องหมายรับรองคุณภาพของหมวกจากสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม อันมีสาเหตุเนื่องมาจากความไม่สะดวกในการใช้หมวกนิรภัยชนิดเต็มใบ เพราะบ้านเรามีสภาพภูมิอากาศที่ร้อนอบอ้าวประกอบด้วยราคาค่อนข้างสูง ไฟหน้าในเวลากลางคืน และรุ่งเช้า ตลอดจนการเลือกอุปกรณ์โดยเฉพาะหมวกนิรภัยเพราะเป็นอุปกรณ์เดียวที่จะช่วยลดหรือป้องกันการบาดเจ็บศีรษะที่ทำให้เสียชีวิตหรือเกิดความพิการถาวร และความสำคัญในการใช้สายรัด ศ.นพ. วีระ กสานติกุล ยังได้แนะนำว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับใบสั่งจากการฝ่าฝืนกฎจราจรควรจะไปรับการอบรมหลักสูตรขับขี่ปลอดภัยเพิ่มเติมนอกเหนือจากการเสียค่าปรับ เพื่อให้ผู้ขับขี่เหล่านั้นได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและจำเป็นในการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นต่อไป การมุ่งรณรงค์ “มาไม่ขับ” อาจจะไม่สัมฤทธิ์ผลเนื่องจากผู้ขับขี่ที่ดื่มหรือไม่ดื่มสุรายังขาดพื้นฐานในการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุรวมทั้งประชาชนจำนวนมากยังไม่มีข้อมูลในการเลือกซื้อหมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพ ขาดข้อมูลในการสวมใส่หมวกนิรภัยให้ถูกต้อง สถาบันหมวกนิรภัย คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้ดำเนินการจัดพิมพ์คู่มือสำหรับประชาชน : ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยไปแล้วกว่า ๑๐,๐๐๐ เล่ม โดยไม่คิดมูลค่าแต่หากมีการจัดพิมพ์เพิ่มเติมก็จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ และประชาชนตลอดจนภาคเอกชนที่จะให้การสนับสนุนเพื่อเผยแพร่คู่มือดังกล่าวให้กว้างขวางขึ้นรวมทั้งจัดทำสื่อให้ความรู้ต่อประชาชนในการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุจราจรทางบก ศ.นพ. วีระ กล่าวไว้ว่า สถาบันหมวกนิรภัยพร้อมที่จะผลิตหมวกกันน็อกเชื้ออาหารที่มีมาตรฐานเพื่อแจกเยาวชนฟรี แต่ยังคงขาดงบประมาณอย่างน้อย ๓๐๐ ล้านบาท (จังหวัดละ ๑๐,๐๐๐ ใบ)

## ชี้หมวกกันน็อคหน่วยเหตุทำนักชิงดับ-นักวิจัยแนะแจกหมวกกันน็อคเชื้ออาหาร

นักวิจัยดีเด่นระบุสาเหตุนักชิงดับส่วนใหญ่เพราะไม่สวมหมวกกันน็อค ระบุสาเหตุรอง หมวกกันน็อคเกิน ๗๐% ในท้องตลาดไม่ได้มาตรฐาน เสนอกระทรวงคมนาคมผลิตหมวกกันน็อคเชื้ออาหารแจกเยาวชน ศ.นพ. วีระ กสานติกุล นักวิจัยดีเด่นแห่งชาติ ปี ๒๕๕๖ สาขาวิทยาศาสตร์การแพทย์ ของสภาวิจัยแห่งชาติในฐานะหัวหน้าโครงการจัดตั้งสถาบันหมวกนิรภัยคณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากรเปิดเผยว่า จากการวิจัยสถิติอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐.๘๒ ราย พบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นเยาวชนเพศชายเฉลี่ยอายุ ๑๘.๓๕ ปี โดยเฉพาะในต่างจังหวัดร้อยละ ๑๕ อายุต่ำกว่า ๑๘ ปี และผู้ขับขี่สวมหมวกกันน็อคน้อยกว่า ๕๐% โดยในต่างจังหวัด ๒๐% ไม่สวมหมวกกันน็อคยิ่งไปกว่านั้น เมื่อตรวจสอบคุณภาพหมวกกันน็อคแล้ว พบว่า ๗๐% ไม่ได้มาตรฐานตามสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตด้วยเช่นกันจากการศึกษาพบว่า หมวกกันน็อคที่จำหน่ายในท้องตลาด ๒ ใน ๓ ผลิตไม่ได้มาตรฐานและไม่สามารถป้องกันอันตรายโดยเฉพาะศีรษะของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ได้เนื่องจากเนื้อโฝมที่ป้องกันแรงกระแทกมีความหนาเพียง ๑.๕ ซม. เท่านั้น นอกจากนี้มีฉนวนของหมวกทำจากพลาสติกคุณภาพต่ำ ซึ่งไม่สามารถป้องกันของมีคมทะลุได้ตรงนี้เอง ทำให้หมวกดังกล่าว มีราคาถูกเพียงใบละ ๙๐-๑๐๐ บาท ศ.นพ. วีระ กล่าวอีกว่า เพื่อความปลอดภัยและการสวมใส่หมวกกันน็อคที่ได้มาตรฐาน และขณะนี้ ได้พัฒนาหมวกนิรภัยจากไฟเบอร์กลาสชนิดนี้หนักเบาที่มีคุณสมบัติในการป้องกันอันตรายกับสมอง โดยได้ออกแบบอุปกรณ์สายรัดคาง ที่มีความเหนียวแน่น กระชับ ไม่ให้หมวกหลุดง่าย ส่วนหน้ากากจะผลิตโพลีคาร์บอเนตกันฝุ่น ลมและแมลงได้ทั้งนี้ราคาเฉลี่ยใบละ ๓๐๐ บาทเท่านั้น ขณะที่หมวกที่ได้มาตรฐานจะตกที่ใบละ ๕๐๐-๑,๐๐๐ บาท เพื่อการประเมินมาตรฐานของหมวกกันน็อค นอกจากนี้ ยังได้จัดตั้งสถาบันหมวกนิรภัยขึ้น เพื่อให้เป็นห้องปฏิบัติการสำหรับตรวจสอบมาตรฐานหมวกนิรภัยเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งมีกำหนดจะเปิดสถาบันในเดือน เม.ย. นี้ เพื่อบริการและประเมินคุณภาพ ศ.นพ. วีระ กล่าวด้วยว่า สำหรับกลุ่มเยาวชนโดยเฉพาะในต่างจังหวัด ซึ่งส่วนใหญ่ยังขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ขณะนี้สถาบันได้ผลิตคู่มือความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยขึ้นเพื่อนำไปเผยแพร่ให้กับเยาวชนในสถาบันการศึกษาทั่วประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากการถามเยาวชนจำนวนมาก ไม่รู้ถึงความจำเป็นของการใส่หมวกนิรภัย และไม่รู้ว่าหมวกที่ใส่ไม่ได้มาตรฐาน โดยอยากจะเสนอให้มีกระทรวงคมนาคมร่วมกับเอกชนรับผลิตหมวกกันน็อคเชื้ออาหารที่ สถาบันออกแบบไว้ไปผลิตให้กับเยาวชนได้ใช้ฟรี อย่างน้อยจังหวัดละ ๑๐,๐๐๐ ใบ ซึ่งประมาณการว่าอาจจะใช้งบ ๒๐๐ ล้านบาท แต่ถ้าแจกแล้วจะต้องมีการติดตามพฤติกรรมของเยาวชนด้วยว่าใช้หมวกกันน็อคจริงหรือไม่ เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเพราะไม่ใส่หมวกกันน็อค

## “เปิดไฟสีหมวก เมาไม่ขับ” จะลดอุบัติเหตุจราจรทางบกได้หรือ

การรณรงค์ของภาครัฐมาเป็นเวลากว่า ๑ ปี พบว่าอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยเฉพาะอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ยังไม่ลดน้อยลงดังจะเห็นได้จากจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมา ศ.นพ. วีระ กสานติกุล นักวิจัยดีเด่นแห่งชาติ สาขาวิทยาศาสตร์การแพทย์ของสภาวิจัยแห่งชาติ ได้ชี้ให้เห็นว่ามาตรการดังกล่าวเป็นสิ่งที่ดีแต่ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ไม่สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ยังไม่ได้รับการแก้ไข กล่าวคือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขาดความรู้ในวิธีการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ เนื่องจากมีเวลาเฉลี่ยเพียง ๒ วินาที ที่จะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อหลีกเลี่ยง ศ.นพ. วีระ กสานติกุล เปิดเผยว่ากว่าร้อยละ ๕๐ ของผู้ขับขี่ไม่ได้กระทำการสิ่งใดเมื่อเผชิญเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้น อีกร้อยละ ๓๐ เลือกใช้เบรกหลัง (เบรกเท้า) ซึ่งมีประสิทธิภาพเพียงร้อยละ ๓๐ ของเบรกแรงทั้งหมด ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่เคยใช้เบรกมือ (เบรกหน้า) ร่วมกับเบรกเท้า และขาดความชำนาญในการหักหลบโดยไม่สูญเสียการควบคุมรถจักรยานยนต์ ศ.นพ.วีระ กสานติกุล แนะนำว่ามาตรการแก้ไขที่สำคัญ คือ การแก้ไขกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ โดยการที่ให้ผู้ขับขี่ที่จะขอใบอนุญาตจะต้องผ่านหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัยภาคสนามอย่างน้อย ๒-๓ วัน เพื่อฝึกทักษะ รถจักรยานยนต์ โดยการที่ให้ผู้ขับขี่ที่จะขอใบอนุญาตจะต้องผ่านหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัยภาคสนามอย่างน้อย ๒-๓ วัน เพื่อฝึกทักษะ การหลีกเลี่ยงวิธีการใช้เบรกและการหักหลบให้ถูกต้องตลอดจนได้รับข้อมูลเกี่ยวกับวินัยจราจร ความสำคัญ ของการเปิด นอกจากนี้ยังสูญหายง่ายเพราะไม่สามารถเก็บรักษาไว้ที่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารหันมาใช้หมวกนิรภัยชนิดครึ่งใบที่มีราคาถูก แต่หาซื้อไม่ทั่วหมวกดังกล่าว ส่วนใหญ่ไม่ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัยเลย

ภายใน “สถาบันหมวกนิรภัย” ได้มีการจัดตั้งห้องปฏิบัติการการทดสอบหมวกนิรภัย ซึ่งจะมีการพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อผลักดันให้โครงการทดสอบมาตรฐาน หมวกนิรภัยมีมาตรฐานการทดสอบอย่างเป็นสากล ด้วยอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยจัดตั้งห้องปฏิบัติการการทดสอบนิรภัยที่มีประสิทธิภาพสูง เพื่อทำให้หมวกนิรภัยมีความปลอดภัยแก่ผู้สวมใส่มากที่สุด กลุ่มนักเรียน นักศึกษา เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักที่สถาบันหมวกนิรภัยให้ความสำคัญ เพราะเป็นกลุ่มที่นิยมใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ซึ่งเรามีหน้าที่พัฒนาปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ขณะเดียวกันราคาก็ต้องถูกลงด้วย ขณะนี้ได้รับความร่วมมือทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ล่าสุดได้มีข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงรถจักรยานยนต์ โดยการนำระบบเบรก ร่วมให้เบรกหน้าหลังทำงานพร้อมกันใช้ระบบไฟหน้าติดอัตโนมัติหรือการติดตั้งเซนเซอร์ไฟหน้าให้ทำงาน เมื่อแสงสว่างมีไม่เพียงพอ ซึ่งจะช่วยให้ได้รับความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังจะได้พัฒนาศักยภาพไปสู่ภาคอุตสาหกรรม ซึ่งเมื่อเร็ว ๆ นี้ บริษัทผลิตรถจักรยานยนต์ยักษ์ใหญ่ของประเทศ

ญี่ปุ่นได้เห็นชอบกับข้อเสนอแนะและจะนำข้อเสนอดังกล่าวไปพัฒนาเพื่อใช้ในการผลิตรถจักรยานยนต์ต่อไปในอนาคต

ศ.นพ. วีระ กล่าวสรุปว่าจากเหตุผลทั้งหมดที่กล่าวมา สถาบันหมวกนิรภัยที่ได้จัดตั้งขึ้นมา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะช่วยให้ประชาชนทุกเพศทุกวัย จำนวนมากที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางได้รับความปลอดภัยยิ่งขึ้นโดยการป้องกันการบาดเจ็บศีรษะและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บศีรษะจากการใช้หมวกนิรภัยที่มีประสิทธิภาพ และมีราคาที่เหมาะสมกับฐานะของแต่ละบุคคล รวมทั้งหามาตรการที่จะลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลง นอกจากนี้ยังจะได้คิดค้นพัฒนาหมวกนิรภัยชนิดน้ำหนักเบาที่สะดวกในการใช้ความปลอดภัยสูงเพื่อใช้ในประเทศ และพัฒนาสินค้าเพื่อการส่งออกต่างประเทศและสิ่งที่สำคัญที่สุด คือ การลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุโดยร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ อาทิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงคมนาคม ในการร่วมตรวจสอบมาตรฐานหมวกนิรภัยที่มีจำหน่ายในท้องตลาดเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคให้ได้รับทราบข้อมูลในด้านประสิทธิภาพอีกทั้งร่วมมือกับสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย เพื่อผลิตหมวกนิรภัยที่มีน้ำหนักเบา เหมาะสมกับภูมิประเทศของแต่ละประเทศและมีประสิทธิภาพสูงในระดับสากล

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะ มีสถาบันหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมมือระดมความคิดเพื่อหามาตรการเพิ่มความปลอดภัยของผู้ที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์ แต่หากผู้ขับขี่ผู้โดยสารไม่ให้ความร่วมมือยังคงเพิกเฉยเสีย การกระทำต่าง ๆ ที่คิดค้นมาทั้งหมดก็คงไม่มีประโยชน์แต่อย่างใด สถิติการเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มตัวเลขขึ้นไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด เราคงต้องเสียทรัพยากรมนุษย์และทรัพย์สินจำนวนมากวันแล้ววันเล่า อีกทั้งคุณภาพชีวิตที่เหลืออยู่ตกต่ำลงทุกที ๆ เสมือนการนำชีวิตไปแขวนอยู่บนเส้นด้าย

ที่มา : สถาบันหมวกนิรภัย คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

## ภูมิคุ้มกัน" เด็กไทย



หนึ่งชั่วโมง ต่อหนึ่งชีวิต ที่ต้องเร่งส่งเวลายให้กับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เหลือเชื่อและน่าตกใจ กับทรัพยากรบุคคลของชาติ ทั้งผู้ใหญ่และเด็ก ที่ต้องเสียชีวิตก่อนวัยอันควร เพียงเพราะความประมาท

ยิ่งเมื่อเจาะลึกลงไปถึงกลุ่มอายุ ของคนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ ก็ยิ่งน่าสลดใจ เมื่อพบว่าเป็นเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ถึง 1.4 คนต่อวัน และเพิ่มเป็น 3-4 คนต่อวันในช่วงเทศกาล

ข้อมูลจาก 21 โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ พบว่า 91.6% ของรถที่ประสบอุบัติเหตุ คือรถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกับ 89.9% ของผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกัน ทั้งในช่วงระยะเวลาไม่ถึง 5 ปี แนวโน้มการตายของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน จากข้อมูลมรณบัตรประเทศไทย พ.ศ. 2547 พบว่า เด็กไทย "ตาย" จากอุบัติเหตุขนส่งสูงถึง 13 เท่าของการตายจากใช้เลือดออก ในปีเดียวกัน! และประเทศไทยมีเด็ก อายุน้อยกว่า 15 ปี บาดเจ็บรุนแรง จนต้องรับไว้รักษาใน รพ. จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ถึง 13,589 คน เฉลี่ยวันละ 37 คน โดยบาดเจ็บที่ศีรษะ 5,200 คน ตายวันละ 1.4 คน

หันมามองด้านระบบการเฝ้าระวัง การบาดเจ็บของประเทศไทย ยิ่งพบว่า รถจักรยานยนต์ คือ มหันตภัยมืด ที่คร่าชีวิตผู้คนบนท้องถนนเช่นกัน เพราะจากรายงานระบุว่า 68% ของการตายจากอุบัติเหตุ ขนส่งของเด็ก อายุต่ำกว่า 15 ปี มาจากการขับขี่ หรือโดยสารยานพาหนะ และ 72% ของยานพาหนะที่ว่านั้นก็คือ "รถจักรยานยนต์" นั่นเอง

ในปี 2546 ประเมินการจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ มีข้อมูลที่น่าตกใจว่า มีเด็กบาดเจ็บรุนแรงจากการใช้รถจักรยานยนต์ถึงประมาณ 12,000 คน ในจำนวนนี้ เป็นการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะถึง 5,148 คน

ส่วนจำนวนเด็กที่เสียชีวิต จากการขับขี่ หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ มีถึง 547 คนซึ่งหากไม่มีมาตรการควบคุม หรือป้องกันอย่างจริงจัง จำนวนตัวเลขของเด็กที่ "ตาย" จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อาจ จะเพิ่มสูงกว่าปีละ 500 คนก็เป็นได้

เพราะจากข้อมูลซึ่งสำรวจโดย สำนักงานคณะกรรมการ การศึกษาขั้นพื้นฐานหรือ สพฐ. กระทรวงศึกษาธิการ ในปี 2547 พบว่า มีเด็กอายุระหว่าง 6-14 ปี ที่ขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ถึงประมาณแสนคน

ยิ่งถ้ารวมเด็กเล็กที่อายุ 3-5 ขวบ เข้าไปด้วย จำนวนตัวเลขนี้อาจจะสูงถึงเกือบ 1 ล้านคนและแม้ว่า ประเทศไทยเรา จะมีกฎหมาย "หมวกนิรภัย" ที่บังคับใช้มาตั้งแต่ปี 2539 แล้วก็ตาม แต่อัตรการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน ยังอยู่ในระดับต่ำมาก ค่าเฉลี่ยบนท้องถนนอยู่ที่ประมาณ 40% ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งประเทศ

แต่ที่น่าตกใจกว่าคือ ค่าเฉลี่ยของ เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีที่สวมหมวกนิรภัย ตลอดระยะเวลาที่มีกฎหมายบังคับใช้ เท่ากับ 0%

นั่นย่อมหาความหมายว่า ไม่มีเด็กสวมหมวกนิรภัยเลย แม้แต่คนเดียว!

สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยเสี่ยง ของการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุรถจักร ยานยนต์ของเด็กไทย ที่พบว่า 95% มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และ 27% ขับขี่รถ โดยไม่มีใบอนุญาต ส่วนอีก 7.4% ดื่มสุราก่อนขับขี่



สะท้อนให้เห็นว่าจริงๆแล้ว รถจักรยานยนต์ หรือ “มอเตอร์ไซด์” คือ เพชฌฆาต หมายเลขหนึ่งบนท้องถนน ที่คร่าชีวิตของเด็กไทย

ล่าสุด จากการศึกษาวิจัยเชิงสังคมจิตวิทยาของ มหาวิทยาลัยมหิดล บ่งชี้ว่า รถจักรยานยนต์ มีความสำคัญในการสร้างแรงดึงดูดเพศตรงข้ามในวัยรุ่นและหนุ่มสาว

ขณะที่การวิจัยของภาควิชาจิตวิทยา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พบว่า ผู้ปกครองในต่างจังหวัด นิยมสอนลูกให้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่อายุ 6-7 ขวบ เพื่อใช้ไปซื้อของหรืออื่นๆ โดยมีค่านิยมที่ผิดๆว่า การขับขี่ได้เมื่ออายุน้อย เป็นความสามารถพิเศษ และมักซื้อรถจักรยานยนต์ ให้ลูกขับขี่ไปโรงเรียนตั้งแต่ชั้น ม.1

ผลพวงที่ตามมาโดยไม่คาดคิด ที่ขยายวงต่อเนื่องมากขึ้น คือ การแต่งรถ การประกวด ประลองรถ นำไปสู่การลักขโมย ลักทรัพย์ เล่นการพนัน การดื่มเหล้า การมีเพศสัมพันธ์ ก่อนวัยอันควร และที่สุดก็คือ การบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของเด็กไทย

ที่ซ้ำร้ายไปกว่านั้นคือ ไม่ใช่เพียงแค่ ปัญหา เรื่องการไม่ใส่ “หมวกนิรภัย” แต่เด็กๆที่ขับขี่ รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ไม่เคยมีแม้แต่ “ใบขับขี่” จนกระทั่งย่างเข้าสู่วัยรุ่น

แม้ทางเลือกที่ปลอดภัยที่สุดจากการ “ตาย” และ “บาดเจ็บ” สำหรับเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี คือการไม่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์อย่าง “เด็ดขาด”

แต่ในสถานการณ์ที่เป็นจริงขณะนี้ คือ การไม่มีทางเลือก เนื่องจากรายได้และความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจของผู้ปกครอง เราจึงยังเห็นภาพพ่อ แม่ ลูก ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ชนิดที่เรียกว่า “เสี่ยงตาย” แทบทุกวัน!

จากความสูญเสียที่เกิดขึ้น จึงเป็นที่มาของโครงการ “รักและห่วงใย... ใส่หมวกนิรภัยให้น้อง” โดยกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้ผนึกพลังกับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อที่จะรณรงค์ให้ความรู้แก่ประชาชน ถึง “ข้อดี” ของการสวมหมวกนิรภัย

เป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียจากการตายและบาดเจ็บของเด็กไทยลง รวมทั้งมุ่งปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยการโดยสารรถจักรยานยนต์ ของเด็ก ให้ “สวมหมวกนิรภัย” ตลอดเวลาด้วย รวมถึงกระตุ้นให้สังคมและพ่อแม่ ตระหนักถึงความสำคัญ ในเรื่อง “ความเสี่ยง” ของเด็กในการใช้รถจักรยานยนต์

"ทีมข่าวสารธารณสุข" ก็คิดไม่ต่างจากคนในสังคมส่วนใหญ่ว่า "หมวกนิรภัย" คงไม่ใช่คำตอบสุดท้ายของการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน

แต่เรามองว่า หมวกนิรภัย น่าจะเป็นเสมือน "ภูมิคุ้มกัน" ความปลอดภัยให้กับเด็กไทยได้บ้างไม่มากก็น้อย คงไม่มีใครอยากเห็น เยาวชนที่ จะเติบโตขึ้นไปเป็นอนาคตของชาติ ต้องกลายเป็นเจ้าชายหรือเจ้าหญิงนิทรา

หากพ่อแม่ต้องซื้อหมวกนิรภัยให้ลูกในราคาใบละประมาณ 200 บาท หลายคนอาจนึกเสียดาย แต่หากเทียบกับการบาดเจ็บ ความพิการ และการตายของลูกแล้ว

ชีวิต "เด็กไทย" น่าจะมีค่ามากกว่าหมวกใบละ 200 บาท?

ที่มาและภาพประกอบจาก

หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ ปีที่ 56 ฉบับที่ 17422 วันจันทร์ที่ 3 ตุลาคม 2548



# หมวกกันน็อก สำคัญไฉน

ณรรณิการ์ ไตประเสริฐพงศ์  
นักวิชาการมาตรฐาน สำนักงานมาตรฐาน  
ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

■ หมวกกันน็อกซึ่งเป็น  
เครื่องมือใช้ป้องกัน  
อันตรายที่ศีรษะ จึง  
เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับ  
นักบิดรวมทั้งผู้ซ้อน-  
ท้ายทั้งหลาย เพราะ  
ช่วยลดความรุนแรง  
จากการกระแทก  
บริเวณศีรษะได้

มอเตอร์ไซด์หรือที่เรียกให้เป็น  
ภาษาราชการว่า *รถจักรยานยนต์* เป็น  
ยานพาหนะที่มีผู้นิยมใช้มากในทุกท้องที่  
ของประเทศไทย เพราะราคาถูก ใช้คล่อง  
ไปมาสะดวก แต่อันตรายก็มีมาก ที่ว่า  
อันตรายมากเป็นเพราะหากคนขับรวมทั้งคน  
นั่งซ้อนท้ายเสียการทรงตัว อัน  
เนื่องมาจากถูกเฉี่ยว ถูกชน หรือเลี้ยวหัก  
มุมไม่เหมาะสมแล้ว ชีวิตอาจหลุดลอยไป  
จากร่างเลยก็ได้

จากเอกสารการป้องกันอุบัติเหตุของ  
กระทรวงสาธารณสุข แสดงให้เห็นว่า ภัย  
ที่เกิดโดยไม่คาดคิดจากรถจักรยานยนต์  
เป็นสาเหตุอันดับ 2 รองมาจากรถบรรทุก  
และพบว่ารถมอเตอร์ไซด์มีความเสี่ยงต่อ

การตายหรือบาดเจ็บสูงกว่าผู้ใช้รถ  
10 - 15 เท่า และ 2 ใน 3 ของผู้ขับ  
มอเตอร์ไซด์ที่เสียชีวิตนั้น มีสาเหตุ  
จากการบาดเจ็บที่ศีรษะกระแทกพื้น  
ป้องกันได้ด้วยการสวมหมวกกันน็อก  
หมวกกันน็อกจึงเป็นสิ่งเดียวในปัจจุบัน  
สามารถลดการตายและลดการบาดเจ็บ  
ศีรษะอย่างมีประสิทธิภาพที่สุด

## ความสำคัญ

ศีรษะของคนเราเป็นที่อยู่ของอวัยวะ  
สำคัญ คือ สมอง เป็นอวัยวะที่สำคัญ  
ลงมาจากหัวใจและเป็นศูนย์บัญชาการ  
ให้ระบบต่าง ๆ ของร่างกายไม่ว่าจะ  
นอน เดิน คิด พูด ฯลฯ ทำงานได้

เมื่อศีรษะถูกกระแทก สมอง  
กระแทกด้วย ทำให้เกิดสมองช้ำ สมอง  
บวม และเลือดออกในสมอง ระบบประ  
ต่าง ๆ เสียหาย ผลคือถ้าไม่ถึงตายเสีย  
ก็อาจพิการทำให้ความสามารถในการ  
ทำงานหรือแม้แต่การใช้ชีวิตในแต่ละวัน  
เคยอยู่อย่างปกติก็ต้องเปลี่ยนไป ไม่  
ไม่ได้เตรียมตัวที่จะเผชิญกับภาวะเช่น  
มาก่อน

ทุกคนก็ต้องการให้สมองอยู่กับเรา  
จนแก่ หมวกกันน็อกซึ่งเป็นเครื่องมือ  
ป้องกันอันตรายที่ศีรษะ จึงเป็นสิ่ง  
สำหรับนักบิดรวมทั้งผู้ซ้อนท้ายทั้งหลาย  
เพราะช่วยลดความรุนแรงจากการ  
บริเวณศีรษะได้เป็นอย่างดี ทำให้สม  
ยึดชีวิตที่มีค่าของเราต่อไปได้

มีข้อมูลจากสำนักงานกองทุน  
สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)  
ว่าเคยมีงานวิจัยในประเทศที่พัฒนา  
ยืนยันว่าการสวมหมวกกันน็อก  
อันตรายที่ศีรษะได้อย่างมีประสิทธิภาพ  
จากการศึกษาของ Bachulis และ  
พ.ศ. 2531) พบว่าครึ่งหนึ่งของผู้  
ที่ไม่สวมหมวกกันน็อกมีการบาดเจ็บ

จะยังพบว่ากลุ่มที่ไม่สวมหมวกกัน-  
เ็นมีการบาดเจ็บรุนแรงของสมองถึง  
๑๓%ของกลุ่มที่สวม และมีการบาดเจ็บ  
ที่ในหน้าสูงเป็น 2 เท่าของกลุ่มที่สวม  
จากข้อมูลงานวิจัยยังอธิบายต่อ

ไม่ว่า ในทางตรงกันข้ามเมื่อยกเลิก  
กฎหมายที่ต้องสวมหมวกกันน็อกออกไป  
พฤติกรรมการตายจากรถมอเตอร์ไซด์มี  
จำนวนสูงขึ้น เช่น การศึกษาในรัฐแคลิ-  
ฟอร์เนีย ภายหลังปี พ.ศ. 2520 มีการ  
ประกาศยกเลิกกฎหมายหมวกกันน็อก  
ทำให้มีการตายจากรถมอเตอร์ไซด์เพิ่ม  
ขึ้นร้อยละ 35

สำหรับในบ้านเรา มีข้อมูลจาก  
โรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข  
ทั่วประเทศว่าในช่วงสงกรานต์ 1 ปีที่ผ่านมา  
ระหว่างวันที่ 12 - 17 เมษายน 2544 เป็น  
ระยะเวลา 6 วันพบว่า มีผู้ประสบอุบัติเหตุ  
ทั้งสิ้น 32,014 ราย เสียชีวิต 530 ราย  
และบาดเจ็บได้ว่าตายวันละ 88 ราย และร้อยละ  
๘๐ ตายจากรถมอเตอร์ไซด์

ที่น่าสะอิดสะอูดก็คือ พบว่าทุกศพ  
ไม่มีใครสวมหมวกกันน็อกป้องกันมาก่อน  
ถึงอุบัติเหตุ ก็คงเป็นเพราะคิดกันไปว่า  
ใส่หมวกกันน็อกเล่นสงกรานต์แล้วจะไปมี  
บทบาทสมวัยใจได้อย่างไร

### หมวกกันน็อกที่ดี

การสวมหมวกกันน็อกให้ถูกต้องนั้น  
ควรเลือกใช้หมวกที่สวมใส่แล้วมีขนาดพอ  
เหมาะกับศีรษะและให้เลือกซื้อหมวกกัน-  
เ็นที่มีเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์  
อุตสาหกรรม ซึ่งจะมียหมายเลข มอก. 369 -  
๒๕๓๖ กำกับอยู่ด้วย

ผู้เขียนเคยได้รับข้อมูลอย่างไม่เป็น  
ทางการว่า ส่วนใหญ่ของผู้ประสบอุบัติเหตุ  
เสียชีวิตจากรถมอเตอร์ไซด์นั้น สวมใส่  
หมวกกันน็อกที่ไม่มีเครื่องหมายมาตรฐาน  
เ็นมีเครื่องหมายมาตรฐานก็ตาม แต่  
ลักษณะของหมวกนั้นแล้วก็น่าจะ

## ๖

### มือวัสดุที่ใช้ทำเป็น เปลือกนอกไม่มีคุณภาพ เกิดกระแทกแตกออก ผลคือศีรษะแตกสมอง ก็ถูกกระแทก ศีรษะของ ผู้ประสบอุบัติเหตุ จึงไม่ได้รับการป้องกัน ให้พ้นอันตรายได้

เป็นของปลอมไม่มีคุณภาพ คือมีการแอบ  
เอาเครื่องหมายมาติดเองโดยที่ยังไม่ได้รับ  
อนุญาตอย่างเป็นทางการก่อน

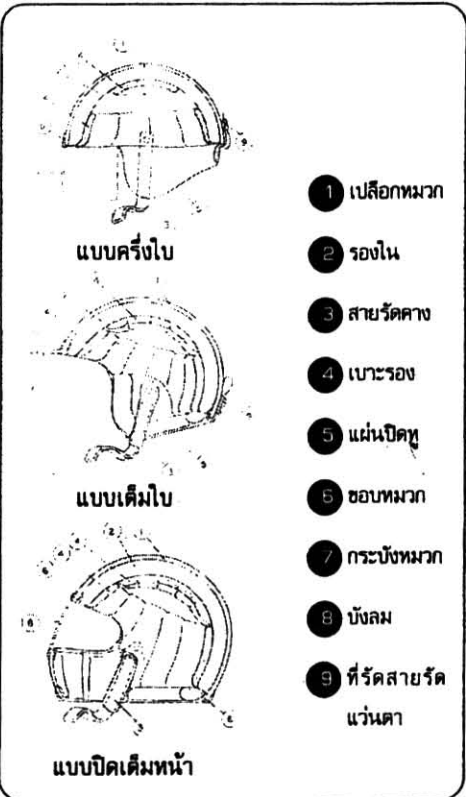
หมวกปลอมพวกนี้จะทำจากวัสดุที่  
ไม่มีคุณภาพเพราะผู้ต้องการลดต้นทุน  
จะได้ขายในราคาต่ำกว่าเจ้าอื่นทำให้ขาย  
ได้มากกว่า เมื่อวัสดุที่ใช้ทำเป็นเปลือก  
นอกไม่มีคุณภาพเกิดกระแทกแตกออก  
ผลคือศีรษะแตกสมองก็ถูกกระแทก  
ศีรษะของผู้ประสบอุบัติเหตุจึงไม่ได้รับ  
การป้องกันให้พ้นอันตรายได้ เอ..แล้วจะ  
ใส่ไปทำไมล่ะ คำตอบคือใส่ประดับไว้  
เพื่อไม่ให้ตำรวจจับ ประเภทไม่กลัวตาย  
แต่กลัวเสียเงินค่าปรับให้ตำรวจมากกว่า  
ชีวิตคนไทยเราทำไม่ราคาถูกแท้ แล้วจะ  
โทษใครดี

### แบบของหมวกกันน็อก

หมวกกันน็อกแบ่งออกเป็น 3 แบบ  
(ตามรูป) ดังนี้

1. **แบบครึ่งใบ** เป็นหมวกแบบคลุม  
แค่ครึ่งศีรษะและมีสายรัดคาง เป็นแบบ  
แรกที่มีการนำมาใช้ สามารถป้องกันได้  
เฉพาะแรงที่มากกระทบบที่ส่วนบนของศีรษะ  
เช่น หมวกของตำรวจจราจร เป็นต้น
2. **แบบเต็มใบ** เป็นหมวกดัดแปลง

มาจากแบบครึ่งใบ โดยตัวหมวกยื่นต่ำลง  
มาคลุมจนถึงท้ายทอยด้านหลังและมุม  
กระดูกขากรรไกรด้านข้างและมีสายรัดคาง  
3. **แบบปิดเต็มหน้า** เป็นหมวกเต็ม  
ใบ ตัวหมวกคลุมส่วนบนของศีรษะยื่นต่ำ  
ลงมาคลุมจนถึงท้ายทอย เปิดช่องหน้า  
ตรงตำแหน่งดวงตาเท่านั้น เป็นแบบที่มี  
ส่วนที่ยื่นคลุมป้องกันปากและคางด้าน  
หน้าและมีสายรัดคาง



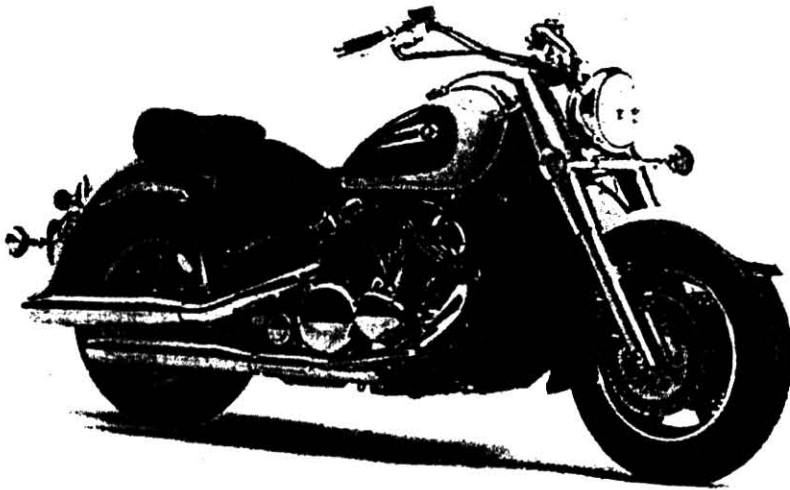
- 1. เปลือกหมวก
- 2. รองใน
- 3. สายรัดคาง
- 4. เบาะรอง
- 5. แผ่นปิดหู
- 6. ขอบหมวก
- 7. กระบังหมวก
- 8. บังลม
- 9. ที่รัดสายรัด  
แว่นตา

▲ รูปส่วนประกอบของหมวกกันน็อกแบบต่าง ๆ

### ส่วนประกอบ

อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ประกอบกันเป็น  
หมวกกันน็อก (ตามรูป) ดังนี้

1. **เปลือกหมวก (shell)** เป็นส่วน  
ของของแข็งที่อยู่ด้านนอกสุดของหมวก  
กันน็อกซึ่งหุ้มรองในและส่วนประกอบอื่นๆ  
ทำด้วยพลาสติกเอบีเอส (Acrylonitrile-  
butadiene-styrene: ABS plastic)  
เปลือกหมวกที่ทำจากพลาสติกเอ-  
บีเอสที่มีความบริสุทธิ์สูงร้อยละเก้าสิบ



จะมีคุณภาพสูงทนทานต่อแรงกระแทกได้เป็นอย่างดี ส่วนหมวกกันน็อกที่ไม่มีคุณภาพนั้น ส่วนใหญ่ผู้ผลิตจะใช้พลาสติกประเภทเทอร์โมพลาสติกที่เรียกว่าพีพี (Polypropylene: PP) เพราะราคาถูกกว่า แต่ความทนทานต่อแรงกระแทกพลาสติกเอบีเอสไม่ได้ ดังนั้นเวลาหมวกกันน็อกที่เลือกหมวกทำด้วยพีพีกระแทกกับของแข็งอย่างแรงก็จะแตกอย่างง่ายตายไม่ต่างอะไรไปจากถังพลาสติกที่ใช้ในครัวเรือนแตกออก

2. **รองใน (shock-absorbing liner)** เป็นส่วนที่บุภายในหมวกเพื่อช่วยบรรเทาความรุนแรงที่ศีรษะจะได้รับ การกระแทก มักทำด้วยโฟมอัดแน่น

3. **สายรัดคาง (chinstrap)** เป็นสายที่ยึดหมวกกันน็อกให้แน่นกับศีรษะโดยยึดไว้ที่คาง สายนี้สามารถปรับให้แน่นหรือคลายให้หย่อนได้ตามต้องการ

4. **เบาะรอง (cushioning)** เป็นวัสดุที่ใช้รองเพื่อความสบายในขณะที่สวมใส่ วัสดุมักเป็นฟองน้ำ

5. **แผ่นปิดหู (ear flap)** เป็นส่วนของหมวกที่ออกแบบให้คลุมปิดหูของผู้สวมใส่

6. **ขอบหมวก (rim)** เป็นส่วนที่หุ้มขอบของหมวกกันน็อก

7. **กะบังหมวก (peak)** เป็นส่วนของเปลือกหมวกที่ยื่นออกไปเหนือตาของผู้สวมใส่ ซึ่งอาจติดอย่างถาวรหรือถอดออกได้

8. **บังลม (windshield)** เป็นส่วนที่ใช้กันลมเข้าตาของผู้สวมใส่

9. **ที่รับสายรัดแว่นตา (goggles strap holder)** เป็นอุปกรณ์บนเปลือกหมวกที่ใช้รองรับสายรัดแว่นตา

**6** เปลือกหมวกที่ทำจากพลาสติกเอบีเอสที่มีความบริสุทธิ์สูงร้อยเปอร์เซ็นต์ จะมีคุณภาพสูงทนทานต่อแรงกระแทกได้เป็นอย่างดี

**ขนาด**  
หมวกกันน็อกมีทั้งหมด 16 ขนาดตามรหัสอักษรในตารางที่ 1 ในการทดสอบขนาดในห้องปฏิบัติการ เขาใช้หมวกกันน็อกที่จะทดสอบหาขนาด นำมาสวมกับศีรษะทดสอบ ซึ่งเป็นรูปทรง

ศีรษะมาตรฐานที่ใช้ทดสอบในห้องปฏิบัติการ โดยหมวกกันน็อกนั้นต้องสามารถสวมได้พอดีกับศีรษะทดสอบที่มีรหัสเดียวกัน

▼ ตารางที่ 1 ขนาดของหมวกกันน็อกและศีรษะทดสอบ

รหัสอักษรของหมวกกันน็อกและศีรษะทดสอบ	เส้นรอบวงของศีรษะทดสอบ (หน่วย: ซม.)
A	500
B	510
C	520
D	530
E	540
F	550
G	560
H	565
J	570
K	580
L	590
M	600
N	610
O	620
P	630
Q	640

**การควบคุมการผลิตและจำหน่าย**

เนื่องจากปัจจุบันหมวกกันน็อกเป็นสิ่งจำเป็นในการช่วยป้องกันอันตรายที่ศีรษะสำหรับผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์และผู้โดยสารมาด้วย อีกทั้งผู้ผลิตยังพัฒนารูปแบบของหมวกกันน็อกผู้ผลิต ดังนั้นผลิตภัณฑ์นี้ต้องมีคุณภาพที่พอที่จะป้องกันอันตรายที่เกิดจากกระแทกที่ศีรษะได้ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเล็งเห็นถึงความสำคัญของผลิตภัณฑ์ดังกล่าวนี้ จึงได้กำหนดให้หมวกกันน็อกเป็นมาตรฐานที่ต้องควบคุม **มาตรฐานบังคับที่มีนิรภัยสำหรับผู้โดยสารพาหนะ** หมายเลข มอก. 369 - 2539 **หมวกนิรภัย** เป็นภาษารวมเรียกหมวกกันน็อก ซึ่งคำว่า **นิรภัย** ถึง ไม่มีภัย หรือแคล้วคลาดจากภัย

หมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อกในมาตรฐานฉบับนี้ครอบคลุมเฉพาะหมวกกันน็อกสำหรับผู้ขี่รถมอเตอร์ไซด์ทั่วไป ไม่ครอบคลุมถึงหมวกกันน็อกสำหรับผู้ขี่ยานพาหนะในการแข่งขัน

**ข้อกำหนดใน มอก. 369 - 2539**

1. ขนาด ให้เป็นไปตามตารางที่ 1
2. ส่วนประกอบ

> ส่วนประกอบโดยทั่วไปให้เป็น

ไปตามรูปส่วนประกอบของหมวกกันน็อกแบบต่าง ๆ อุปกรณ์ทั้งหลายที่ประกอบเข้าเป็นหมวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนที่เป็นโลหะหรือวัสดุแข็งที่นูนออกมาจากผิวภายในของเปลือกหมวก ต้องไม่ทำให้ผู้สวมใส่บาดเจ็บได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

> สายรัดคาง ต้องกว้างไม่น้อยกว่า 20 มิลลิเมตร

> เปลือกหมวก ควรมีความแข็งทั่วกันตลอด และต้องไม่มีการเสริมจุดใดจุดหนึ่งให้มีความแข็งแรงเป็นพิเศษ

> รองใน ต้องแบบสนิทไปกับส่วนโค้งภายในของเปลือกหมวก และสามารถดูดซับแรงกระแทกได้

**3. วัสดุที่ใช้ทำ**

> วัสดุที่ใช้ทำส่วนต่าง ๆ ของหมวกกันน็อก ต้องคงทนตลอดอายุการใช้งานในสภาพปกติ ซึ่งหมายความว่าสภาพที่หมวกกันน็อกโดนแสงแดด ฝน ความเย็น ความสั่นสะเทือน เหนือ เครื่องสำอาง

> สายรัดคางและอุปกรณ์ยึด ต้องไม่ทำด้วยวัสดุที่เป็นอันตรายต่อผิวหนัง

**4. การทำ**

> เมื่อนำชิ้นส่วนต่าง ๆ ประกอบเข้าเป็นหมวกกันน็อก ตามรูปส่วนประกอบของหมวกกันน็อกแบบต่าง ๆ แล้ว

กำหนดให้หมวกกันน็อกที่ประกอบเข้าด้วยกันต้องมีผิวเรียบ ไม่มีสัน หรือผิว

ไม่เสริมความแข็งแรง และต้องไม่มีส่วนยื่นออกหรือเว้าลงจากผิวตามรูป

ทรงของเปลือกหมวกมากกว่า 3 มิลลิเมตร (ยกเว้นอุปกรณ์ที่ใช้ยึดกระบังลมให้ยึดได้ไม่เกิน 5 มิลลิเมตร)

ดังนั้นหมวกกันน็อกที่เห็นในร้านจำหน่ายหรือที่เห็นผู้คนสวมใส่ขั้วซี่รถมอเตอร์ไซด์ตามท้องถนนเป็นทรงประหลาด ๆ เช่น มีหูยื่นออกมาเหมือนหูแมว ฯลฯ เป็นหมวกที่ไม่ได้มาตรฐานทั้งสิ้น แพงก็แพงแถมใส่ไปแล้วไม่ได้ป้องกันอันตรายได้อย่างสูงสุดอีกต่างหาก ดังนั้นผู้ที่ซื้อก็น่าจะพิจารณาให้ดีเสียก่อน

> วัสดุที่ใช้ยึดอุปกรณ์ต่าง ๆ กับเปลือกหมวก ต้องไม่เสียดสีกับศีรษะ

> หัวหมุดยึดต้องไม่มีส่วนแหลมคม และต้องสูงเกินเปลือกหมวกได้ไม่เกิน 2 มิลลิเมตร

> หมวกกันน็อกต้องหนักไม่เกิน 2

กิโลกรัม

> หมวกกันน็อกแบบเต็มใบและแบบปิดเต็มหน้า ต้องมีรูระบายอากาศเป็นรูที่เจาะบนเปลือกหมวกเพื่อให้อากาศผ่านไปทางส่วนบนของศีรษะ

> หมวกกันน็อกถ้ามีลักษณะปิดบริเวณหู ต้องมีช่องฟังเสียง

> หมวกกันน็อกที่มีบังลม ซึ่งเป็นส่วนที่ใช้กันลมเข้าตา ต้องให้บริเวณที่มองผ่านทำด้วยวัสดุโปร่งใสไม่มีสี

> หมุดเกลียวที่เป็นโลหะหรือหมุดแหลมคมที่เป็นโลหะรูปร่างแหลมคม ห้ามใช้เป็นส่วนประกอบในหมวกกันน็อก

**5. คุณลักษณะที่ต้องการ ผู้ผลิต**

ต้องผลิตหมวกกันน็อกให้ได้คุณลักษณะที่ต้องการ ตามตารางที่ 2

▼ ตารางที่ 2 คุณลักษณะที่ต้องการ

ลำดับที่	คุณลักษณะ	เกณฑ์ที่กำหนด
1	การดูดกลืนความสั่นสะเทือน (shock absorption) ● แรงส่งผ่าน หรือ ● อัตราแรงสูงสุดของศีรษะทดสอบ	ไม่เกิน 10 กิโลนิวตัน ไม่เกิน 2,000 g m
2	ความต้านทานการเจาะ (penetration resistance) ● ระยะห่างระหว่างจุดปลายเคียวแหลมของหัวเจาะกับศีรษะทดสอบ	ไม่น้อยกว่า 5 มิลลิเมตร
3	ความคงรูป (rigidity) ● เพิ่มแรงกด 630 นิวตันแล้ว ผลต่างของระยะห่างของแผ่นโลหะทั้ง 2 แผ่นที่วัดได้ครั้งแรกกับครั้งที่สอง ● ลดแรงกดกลับมายัง 30 นิวตันแล้ว ผลต่างของระยะห่างของแผ่นโลหะทั้ง 2 แผ่นที่วัดได้ครั้งแรกกับครั้งที่สอง	ไม่เกิน 40 มิลลิเมตร ไม่เกิน 15 มิลลิเมตร
4	ความแข็งแรงของสายรัดคางและอุปกรณ์ยึด ● ความต้านทานการเสียรูป (resistance to deformation) - ระยะยึดตัวของสายรัดคางและอุปกรณ์ยึดภายใต้แรงดึงที่กำหนด ● ความต้านทานของสายรัดคางและอุปกรณ์ยึดต่อการแยกตัวจากเปลือกหมวก - สายรัดคางและอุปกรณ์ที่ประกอบหมวกนิรภัย ดังที่กำหนด	ไม่เกิน 25 มิลลิเมตร ไม่แตกหรือฉีกขาดจากเปลือกหมวก
5	ความโค้งงอได้ของกระบังหมวก (flexibility of peak) ● การเบนของกระบังหมวก	6 - 32 มิลลิเมตร

ผู้ที่ต้องการหาซื้อหมวกกันน็อก  
หรือเพื่อไม้เฑาะของปลอมที่ได้มาตรฐาน  
จะจากจะสังเกตว่ามีเครื่องหมาย  
มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกับ  
มอก. 369 - 2539 แล้ว ควร  
สังเกตว่าด้านในของหมวกต้องมี

- > แบบและรหัสอักษร เช่น แบบ  
รหัส J
- > มวลของหมวก เป็นกรัมหรือ  
กิโลกรัม
- > เดือน ปี ที่ทำหรือรหัสรุ่นที่ทำ
- > ชื่อผู้ทำหรือโรงงานที่ทำ หรือ  
ชื่อเครื่องหมายการค้าที่จดทะเบียน
- > ชื่อประเทศที่ทำ

### หมวกกันน็อกปลอม

หมวกกันน็อกปลอมเป็นชื่อสำหรับ  
ใช้เรียกหมวกกันน็อกที่ไร้มาตรฐาน ไม่มี  
คุณภาพ ที่จำหน่ายตามร้านค้าหรือห้าง  
สรรพสินค้า มี 4 ลักษณะด้วยกันคือ

1. ไม่มีการแสดงเครื่องหมาย  
มาตรฐานและหมายเลข มอก. 369 - 2539
  - > ส่วนใหญ่เป็นพวกที่มีลวดลาย  
สีเส้นสะดุดตา ปลอมด้วยการติดยี่ห้อที่มีชื่อ
2. แสดงเครื่องหมายมาตรฐานไม่  
ครบถ้วน
  - > มีเครื่องหมายมาตรฐานเพียง  
อย่างเดียว โดยมากผู้ทำเป็นพวกที่ไม่เคย  
ขออนุญาตจาก สมอ. แต่ผลิตออกขาย  
แล้วให้สติ๊กเกอร์เครื่องหมายมาตรฐานให้  
ลูกค้าไปติดกันเอง
3. แสดงหมายเลข มอก. ไม่ถูกต้อง
  - > มีเครื่องหมายมาตรฐาน แต่  
แสดงหมายเลข มอก. ไม่ถูกต้อง เช่น มอก.  
369 - 2529 แทนที่จะเป็น มอก. 369 - 2539
4. แสดงเครื่องหมายและหมายเลข  
เลข มอก. ถูกต้อง แต่รูปแบบหมวกไม่  
เป็นไปตามมาตรฐาน
  - > สังเกตได้จากรูปทรงของลักษณะ  
ทั่วไป ระยะเวลาของส่วนเง้าและส่วนยื่น ฯลฯ

**๑** ขณะขับขี่หรือ  
โดยสารรถจักรยานยนต์  
ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร  
ต้องสวมหมวกนิรภัย  
โดยจะต้องรัดคางด้วย  
สายรัดคางหรือเข็มขัด  
รัดคางให้แน่นพอ



เช่น มีหมุดยื่นออกมาจากตัวหมวกมาก  
มีส่วนยื่นออกมาจากหมวกเพื่อตบแต่งให้  
สวยงาม เป็นต้น แสดงว่าเป็นหมวก  
ปลอมเพราะมีลักษณะไม่เป็นไปตาม มอก.  
ท่านผู้อ่านสามารถตรวจสอบรายชื่อ  
ของผู้ได้รับใบอนุญาตให้ทำหมวกกันน็อก  
หรือแจ้งเบาะแสการจำหน่ายหมวกกัน  
น็อกปลอมได้ที่ สำนักบริหารมาตรฐาน 3  
ส่วนที่ 5 โทร. 0-2202-3358-61

### การควบคุมผู้สวมใส่หมวกกันน็อก

ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์รวมถึงผู้นั่งซ้อน  
ท้ายหรือจะซ้อนหน้ามาด้วยกันก็แล้วแต่  
เมื่อขับขี่มาตามท้องถนน มีกฎหมาย  
กำหนดไว้ในกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับ  
ที่ 14 พ.ศ. 2535 ว่า "ในขณะที่ขับขี่หรือ  
โดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และผู้  
โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้อง

รัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคาง  
ให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัย  
หลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ"  
หากผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ฝ่าฝืนทำ  
หน้าที่ตำรวจจราจรก็จะทำการปรับเป็น  
จำนวนเงินไม่เกิน 500 บาท ตามพระราช  
บัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 คิดให้ ๑ โฉ  
ค่าปรับอาจใช้ชื่อหมวกดี ๆ ใส่ได้เลย

### ความสูญเสีย

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถม  
อเตอร์ไซด์มีมากขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งที่มีกฎหมาย  
บังคับให้ต้องใส่ อาจจะเป็นเพราะนัก  
ปกครองเราอ่อนแอ การจัดระเบียบสังคม  
ในส่วนนี้ไม่มี การทำตามกฎหมายก็  
ทำไม่ได้ เพราะไป ๆ มา ๆ เดียวก็ถ  
วนไปที่เรื่องการให้ความรู้ในสถานศึกษา  
อีก

ในการวิจัยเรื่อง ผู้ใช้รถจักรยาน  
ยนต์กับการไม่สวมหมวกนิรภัย ของแพ  
หญิงชนไหมพันธุ์ สันติกาญจน์ กรมการแพ  
กระทรวงสาธารณสุข ได้ข้อมูลว่า

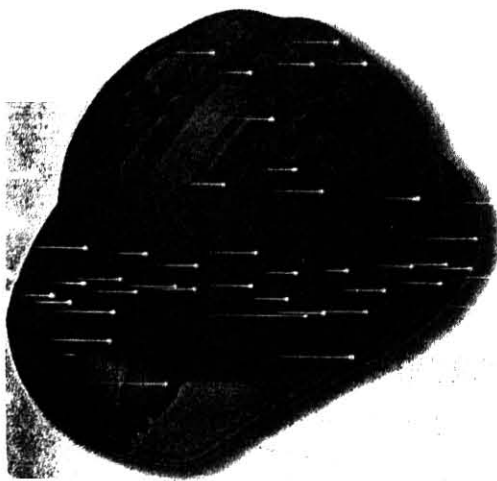
- > ภาพรวมของค่าใช้จ่ายที่สูญเสีย  
เสียไปในการรักษากับผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร  
รถมอเตอร์ไซด์ที่เกิดอุบัติเหตุ มีประมาณ  
8,500 บาทต่อคน และหากผู้ขับขี่ไม่  
สวมหมวกกันน็อกแล้วค่าใช้จ่ายในการ  
รักษายิ่งเพิ่มขึ้นอีกเท่าตัว
- > ข้อมูลที่ได้จากระบบการเฝ้า  
ระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัด  
อุดรธานี ชลบุรี ตรัง เชียงราย ฯลฯ  
ห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลขนาดใหญ่  
ของรัฐจำนวน 19 โรงพยาบาล 8  
เนื่องในปี พ.ศ. 2542 นั้นแสดงให้เห็น  
ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุไร  
เตอร์ไซด์เป็นยานพาหนะ เป็น  
นักศึกษาร้อยละ 24.74 โดยจัดเป็น  
2 รองจากกลุ่มผู้ใช้แรงงาน และ  
นักศึกษาร้อยละ 90.1 ไม่สวมหม  
วกกันน็อกในขณะที่ขับขี่ แต่กลุ่มผู้ใช้

สัดส่วนในการไม่สวมหมวกกันน็อกเป็นร้อยละ ๘1.2

ความน่าสนใจอยู่ตรงที่นักเรียนนักศึกษาที่มีอัตราสวมหมวกกันน็อกต่ำกว่าผู้ใช้แรงงาน ข้อมูลนี้แสดงให้เห็นว่ากระบวนการเรียนการสอนยังไม่สามารถช่วยคัดกรองให้เด็กรับรู้เรื่องนี้ได้ดีพอ

คิดแบบง่าย ๆ ตามประสาชาวบ้านคือรัฐมีเจตนาจะให้ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์รวมทั้งผู้โดยสารตายยากขึ้นและเพื่อจะได้อำนาจเสียงบประมาณเงินหลวงที่ต้องนำมารักษานักฟุตบอล ซึ่งเป็นภาระที่ใหญ่หลวงอย่างมากของประเทศชาติ เมื่อมีผู้หวังดีอยากช่วยให้อายุเรายืนขึ้นขนาดนั้นผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ทั้งหลายก็น่าจะสนองเจตนารมณ์ของรัฐ ปฏิบัติตามด้วยการสวมหมวกกันน็อกที่มีมาตรฐานได้แล้ว

เลิกคิดว่าราคาแพง ไม่คิดว่าใส่แล้วร้อน หน้าทัว อัดอัด ผมเสียทรง พกพาไม่สะดวก ฯลฯ มัวแต่คิดแบบนี้ก็ไม่ต้องใส่กันสักที ให้กลับมาคิดเสมอว่าก่อนบิดคันเร่งออกจากจุดสตาร์ทเราสวมหมวกกันน็อกแล้วหรือยัง อย่าได้มีหัวโล่ง ๆ โดยไม่มีหมวกกันน็อก เพราะถ้าแม้ว่ารอดจากการตายแบบสมองแตกกระจายเป็นที่จู่จาดตาแก่ผู้พบเห็นแล้ว เราอาจพิการทางสมองซึ่งมีผลทำให้เกิดเป็นอัมพาตตลอดชีวิตเลยก็เป็นได้



มีหลายคนที่คิดว่าขับซิ่งรถมอเตอร์ไซด์ในซอยไม่ได้ออกถนนใหญ่ ขับซิ่งในระหว่างไกล ขับแบบช้า ๆ คงไม่เป็นไร แต่ที่โหดได้เหตุการณ์เหล่านี้ทำให้เกิดอุบัติเหตุจำนวนมากเหมือนกัน

เขียนเรื่องนี้แล้วขอขยายความนอกเรื่องเสียหน่อย คือผู้เขียนนึกถึงผู้คุ้นเคยซึ่งเป็นสุภาพสตรีอยู่ 2 ท่าน ท่านแรกเป็นสาวสวยน่ารักวัยทีนเองอยู่ในระหว่างโตเทลดความอ้วน นั่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซด์มากับหนุ่มหวานใจอยู่ดี ๆ ก็เกิดเป็นลมหน้ามืดหงายหลังล้มตึงหัวกระแทกกับพื้นอย่างแรง แล้วก็จากไปในเวลาไม่กี่ชั่วโมง สุภาพสตรีอีกท่านหนึ่งเป็นสาวน้อยอายุมากเป็นผู้มีบุคลิกภาพค่อนข้างจะเชื่องช้าไม่คล่องแคล่วเท่าใดนัก นั่งซ้อนท้ายมากับรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างเพื่อมาทำงานที่สำนักงานของตน ซึ่งอยู่ในซอยลึกจากถนนใหญ่ในช่วงเช้าวันหนึ่งของวันทำงาน ในขณะที่รถมอเตอร์ไซด์วิ่งอยู่สาวเจ้าเกิดหงายหลังล้มตึงหัวกระแทกพื้นอย่างแรง ได้รับการรักษาอยู่ห้องไอซียูในโรงพยาบาลที่เป็นสุดยอดของมหานครานานเกี่ยวกับโรคสมองของเมืองไทยเป็นเวลา 3 วัน แล้วก็เสียชีวิตในเวลาต่อมา

เป็นที่น่าสังเกตว่าสุภาพสตรีทั้ง 2 ท่านนี้นั่งซ้อนท้ายสมเป็นกุลสตรีไทย คือนั่งแบบลักษณะเท้าทั้งสองห้อยมาที่ด้านเดียวของรถมอเตอร์ไซด์ (เป็นเพราะสวมใส่กระโปรง) ซึ่งเป็นท่าที่นั่งที่ทำให้เสียการทรงตัวง่ายที่สุด อีกทั้งไม่ได้สวมหมวกกันน็อกด้วยอีกต่างหาก โดยขณะนั้นยังไม่มียกหมายบังคับให้ต้องสวมใส่หมวกกันน็อก จึงเป็นที่มาของเรื่องเศร้า

ก็แล้วจะให้ขึ้นไปนั่งคร่อมบนรถมอเตอร์ไซด์ทั้ง ๆ ที่นั่งกระโปรงเนี่ยนะ เปล่า ผู้เขียนไม่แนะนำเช่นนั้น เพียงแต่เล่าสู่กันฟังว่า ท่านสุภาพสตรี

ทั้งหลายที่มีความจำเป็นต้องเดินทางโดยอาศัยรถมอเตอร์ไซด์ ควรจะเตรียมป้องกันตัวอย่างไรบ้างไว้ก่อนขึ้นไปนั่งโดยสาร

มาสวมหมวกกันน็อกกันเถอะ

สรุป คือผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ ต้องสวมหมวกกันน็อกที่มีเครื่องหมายมาตรฐาน (อย่าลืมหาให้ผู้ซ้อนท้ายใส่ด้วยอีกใบ) ขับซิ่งรถมอเตอร์ไซด์ตามกฎหมายจราจรให้มากที่สุด เลิกบิดซ้ายที่ขวาที่จนแทบจะทำมุมเป็นศูนย์กลางกับพื้นถนน ก็จะสามารถยืดอายุขัยของท่านไปได้อีกนาน

อุบัติเหตุ เป็นภัยที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายและทรัพย์สิน แต่เราป้องกันได้ ความเสียหายต่อร่างกายมีผลทำให้ความเสียหายในด้านอื่น ๆ ตามมามากมาย การป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับซิ่งรถมอเตอร์ไซด์จึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง ท่านผู้อ่านที่ต้องใช้ยานพาหนะเป็นรถมอเตอร์ไซด์ จึงควรตระหนักในเรื่องความปลอดภัยของตัวท่านไว้ก่อนเดินทาง มาสวมหมวกกันน็อกกันเถอะ



ส 02581

สพ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร .  
12 สำนักวิชาการ . กลุ่มงานบริการ...  
5.4 เอกสารประกอบการพิจารณาร่าง  
343.094 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่..)  
2548 พ.ศ. .... อ.พ.10/2548  
สมัยประชุมสามัญฉบับพิเศษ.

# สำนักวิชาการ



www.parliament.go.th/library/

## บริการวิชาการ ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์

- ❖ ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทห้พยัลนทางปัญญา  
ติดต่อ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๔-๕๙
- ❖ ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย์ การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์  
ติดต่อ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๔-๕๙
- ❖ ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน  
ติดต่อ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๔-๕๙

วันจันทร์ - ศุกร์ เวลาราชการ



## บริการวิชาการ ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนอุทองใน

**๑. ศูนย์บริการวิชาการเฉพาะกิจ (Academic Service Center)** บริการค้นคว้าข้อมูลทางวิชาการทุกสาขาวิชา

ณ อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๑ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๑๓๑๔ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๓๒๒

**๒. ศูนย์สารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services)** บริการค้นคว้าข้อมูลทางวิชาการทุกสาขาวิชา บริการสืบค้นข้อมูลจากฐานข้อมูล LEXIS-NEXIS, ฐานข้อมูล ABI/Inform, ฐานข้อมูลDAO : Dissertation Abstracts Online, ฐานข้อมูล NEWSCenter, ฐานข้อมูล TFRC Econ Analysis, สยามจดหมายเทศ, กฤตภาคข่าว (News Clipping), กฎหมายที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ณ อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓ โทร ๐ ๒๒๔๔ ๑๔๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๔๗๘

วันจันทร์-ศุกร์ เวลา ๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ นาฬิกา

วันประชุมสภา เวลา ๘.๓๐ - ๑๙.๓๐ นาฬิกา

แผนผังศูนย์บริการวิชาการเฉพาะกิจ

Academic Service Center

อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๑

แผนผังศูนย์สารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์

E-Knowledge Services

อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓

