



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณา



ร่างพระราชบัญญัติ

จราจรทางบก (ฉบับที่..) พ.ศ.

อ.พ. ๑๐/๒๕๔๘ สมัยประชุมสามัญนิติบัญญัติ

จัดทำโดย

กลุ่มงานบริการวิชาการ

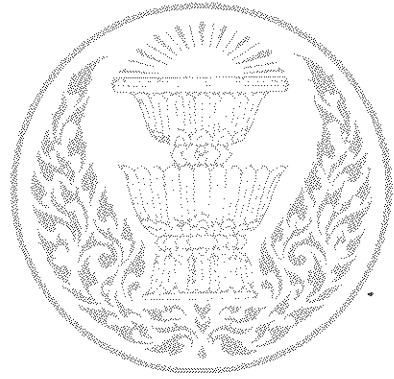
สำนักวิชาการ



โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๓ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๔-๗

Legislative Institutions of Thailand



สำนักวิชาการ

สำนักเก็บและประชาสัมพันธ์ข้อมูลรัฐสภาแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติ
จราจรทางบก (ฉบับที่..) พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

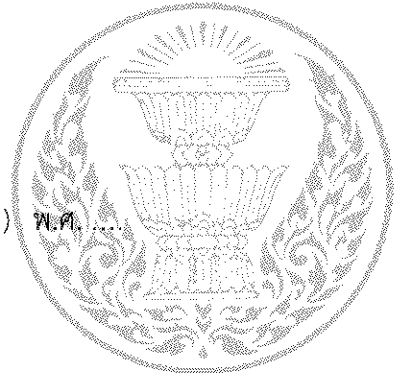
รับต้นฉบับเวลา.....	16.30
วันที่.....	11 / ๓๓ / ๕๘
ที่.....	ปัฐมาฯ



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

สารบัญ



หน้า

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

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางสาวเยาวนิจ สุนนานนท์

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

นางจงเดือน สุทธิรัตน์

วิทยาการ ๖ นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

นายนพดล นุ้ยจ้อย

นิติกร ๖ นางสาวอุไร นัยพรม

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๒

นางสาวอาริยา สุขโต

วิทยาการ ๔ นางสาวนภาพร ญาณศิริ

เจ้าหน้าที่ธุรการ ๕

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าหน้าที่ธุรการ ๕

วันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๔๘

Legislative Institutional Repository of Thailand

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



หลักการ

สำนักวิชาการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น

โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๒๒)

(๒) ปรับปรุงบทกำหนดโทษของผู้ขับขี่ เพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติม

ตาม (๑) (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๘)

เหตุผล

โดยที่การโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากการโดยสารรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดแก่คนโดยสารรถจักรยานยนต์ สมควรกำหนดห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย นอกจากนี้ในปัจจุบันได้มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะมีผลใช้บังคับในทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักรแล้วจึงไม่มีความจำเป็นต้องคงบทบัญญัติให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายอีกต่อไป จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



Legislative Institutional Repository of Thailand



สาระสำคัญ

๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ...) พ.ศ.”

๒. วันบังคับใช้

สำนักวิชาการ

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา 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

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่ยกเลิกความในวรรคหนึ่งได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวชหรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง”

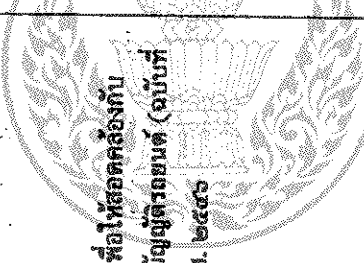
๕. ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๔๘ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

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

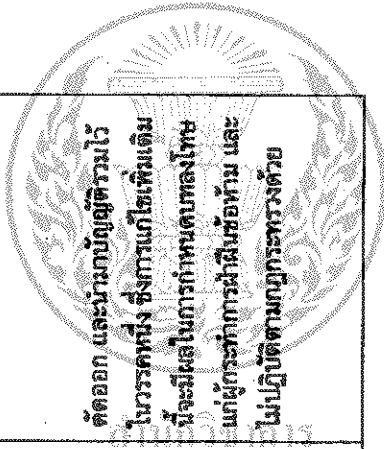
มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๓ วรรคสอง มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ มาตรา ๗๓ มาตรา ๘๔
 มาตรา ๘๗ มาตรา ๘๘ มาตรา ๘๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘๗ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๗
 มาตรา ๑๐๘ มาตรา ๑๐๙ มาตรา ๑๑๐ มาตรา ๑๑๑ มาตรา ๑๑๒ มาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง
 มาตรา ๑๑๘ มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง
 มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๔ มาตรา ๑๒๖ มาตรา ๑๒๙ หรือมาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่
 เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งและวรรคสอง
 ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่า



พระราชบัญญัติจรรยาท่างบ พ.ศ. ๒๕๒๒	ร่างพระราชบัญญัติจรรยาท่างบ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติ ขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้</p> <p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติ จรรยาท่างบ พ.ศ. ๒๕๒๒”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัด จากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>	<p>พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับกร จำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระท่า ได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติ จรรยาท่างบ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัด จากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>มาตรา ๓ ให้แก้ไขคำว่า “รชยมนตรี” “รชจกักรชยชนตร” และ “เครืองชนตร” ในพระราชบัญญัติจรรยาท่างบ พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไข เพิ่มเติมเป็นคำว่า “รชยนต์” “รชจกักรชยชนนต์” และ “เครืองชนต์” ทุกแห่ง</p>	 <p>เพื่อให้สอดคล้องกับ พระราชบัญญัติรชยชนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๕๖</p>

<p>พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒</p>	<p>มาตรา ๑๒๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา</p> <p>ความในวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดห้าปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..)</p> <p>พ.ศ.</p> <p>มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๒๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน</p> <p>“มาตรา ๑๒๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ <u>ลักษณะและวิธีการใช้หมวกให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</u></p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>เนื่องจาก ในปัจจุบันได้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะในทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักรแล้ว</p>
<p>ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p>	<p>ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งซึ่งมีรถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย</p>	<p>เพื่อลดอันตรายที่จะเกิดแก่คนโดยสารรถจักรยานยนต์</p>	



คัดออก และนำฉบับอยู่ตัวรวมไว้ในวรรคหนึ่ง ซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติมนี้จะมีผลเป็นการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้กระทำการฝ่าฝืนข้อห้าม และไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงด้วย

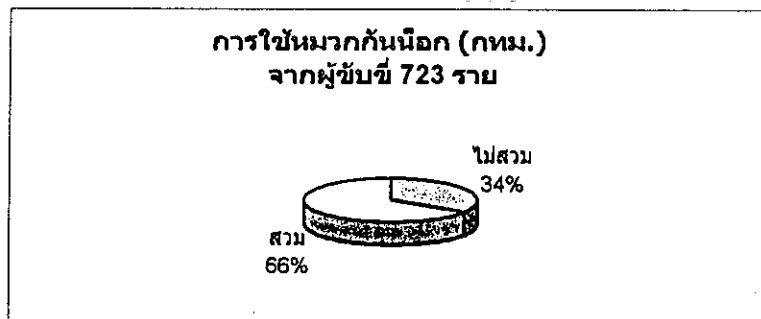


ข้อมูลการศึกษาการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์
ในเขตกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด

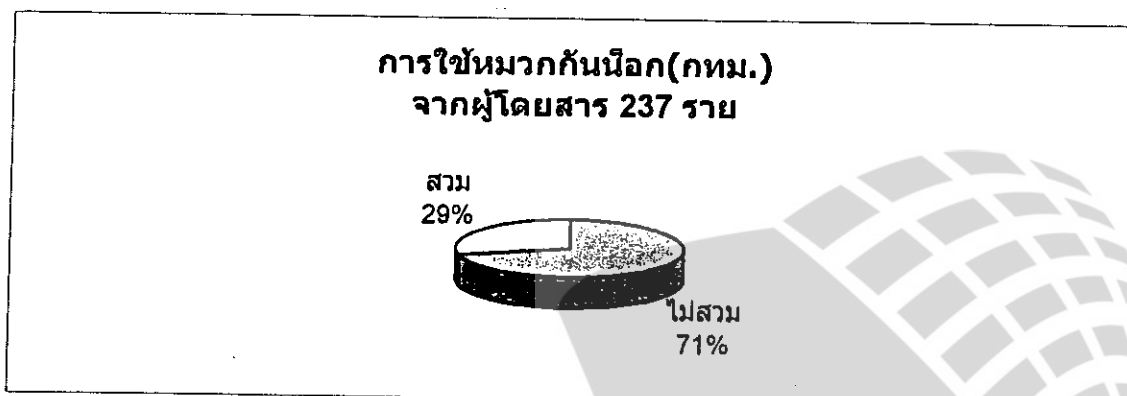
การใช้หมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร

สำนักวิชาการ

ผู้ขับขี่	ไม่สวม	สวม
723	34%	66%



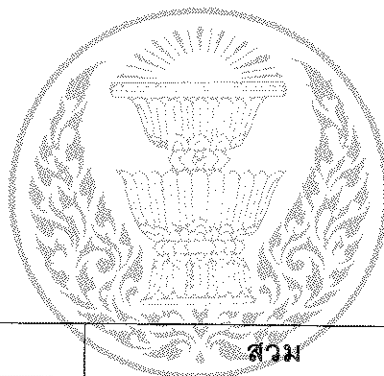
ผู้โดยสาร	ไม่สวม	สวม
237	71%	29%



ที่มา : รายงานวิจัยโครงการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและ
มาตรการแก้ไข โดย นายแพทย์วีระ กสานติกุล



LIRT

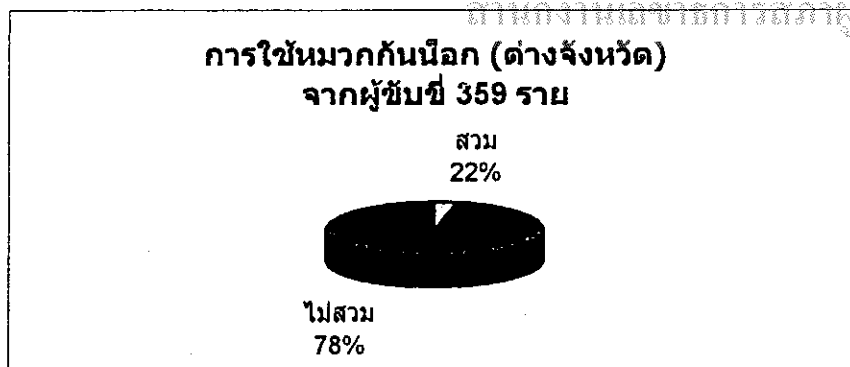


การใช้หมวกนิรภัยในต่างจังหวัด

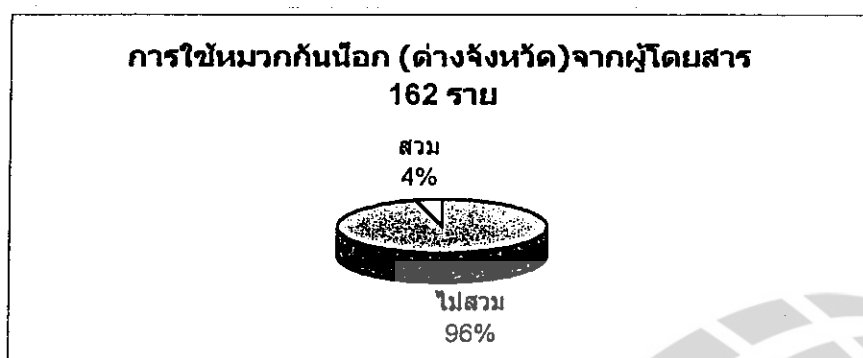
ผู้ขับขี่	ไม่สวม	สวม
359	78%	22%

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



ผู้โดยสาร	ไม่สวม	สวม
162	96%	4%



ที่มา : รายงานวิจัยโครงการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและ
มาตรการแก้ไข โดย นายแพทย์วีระ กสานติกุล



LIRT



สถิติที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

อัตราผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีใบอนุญาตขับขี่

สำนักวิชาการ

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+เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๕๗ (กทม.)

วันที่	รวมชายหญิง %	ถนน		สถานที่		ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ						หมวกกันน็อก			เข็มขัด		ดื่มสุรา					
		ทางหลวง	ในเมือง	ชนบท	ไม่ทราบ	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร	ไม่ทราบ	ผู้บาดเจ็บ			ไม่ทราบ	ไม่ใส่หมวก	ใส่หมวก	ไม่ใส่เข็มขัด	เข็มขัด	ดื่ม	ไม่ดื่ม				
									รถจักรยานยนต์	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์											
27	ชาย 343 285 100.0 % หญิง 58 16.9 83.1 %	47 13.7	288 84.0	2 0.6	6 1.7	3 250 72.9	86 25.1	4 1.2	0 0.0	343 100.0	0 0.0	59 17.2	32 9.3	33 9.6	219 63.8	0 0.0	144 42.0	105 30.6	1 0.3	0 0.0	122 64.1	220 88.1
28	ชาย 265 215 100.0 % หญิง 50 18.9 81.1 %	74 27.9	188 70.9	0 0.0	3 1.1	5 195 73.6	65 24.5	0 0.0	265 100.0	0 0.0	36 13.6	31 11.7	16 6.0	182 68.7	0 0.0	119 44.9	76 28.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	88 66.0	175 88.0
29	ชาย 259 213 100.0 % หญิง 46 17.8 82.2 %	48 18.5	201 77.6	5 1.9	4 1.5	4 185 71.4	68 26.3	2 0.8	259 100.0	0 0.0	54 20.8	26 10.0	19 7.3	160 61.8	0 0.0	83 32.0	99 38.2	0 0.0	3 1.2	0 0.0	66 72.2	187 23.3
30	ชาย 293 243 100.0 % หญิง 50 17.1 82.9 %	52 17.7	237 80.9	2 0.7	2 0.3	1 230 78.5	62 21.2	0 0.0	293 100.0	0 0.0	41 14.0	31 10.6	44 15.0	177 60.4	0 0.0	121 41.3	108 36.9	0 0.0	0 0.0	0 0.0	99 85.9	193 139
31	ชาย 368 284 100.0 % หญิง 84 22.8 77.2 %	65 17.7	295 80.2	6 1.6	2 0.5	3 259 73.1	96 26.1	0 0.0	368 100.0	0 0.0	72 19.6	35 9.5	55 14.9	206 56.0	0 0.0	145 39.4	116 31.5	0 0.0	0 0.0	0 0.0	139 58.4	215 38.8
1	ชาย 318 264 100.0 % หญิง 54 17.0 83.0 %	47 14.8	267 84.0	1 0.3	3 0.9	11 223 70.1	82 25.8	2 0.6	318 100.0	0 0.0	48 15.1	17 5.3	26 8.2	227 71.4	0 0.0	130 40.9	88 27.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	131 48.1	153 10.7
2	ชาย 204 151 100.0 % หญิง 53 26.0 74.0 %	38 18.6	162 79.4	2 1.0	2 1.0	2 143 70.1	59 28.9	0 0.0	204 100.0	0 0.0	39 19.1	13 6.4	23 11.3	129 63.2	0 0.0	88 43.1	53 26.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	56 71.1	145 18.9
3	ชาย 176 135 100.0 % หญิง 41 23.3 76.7 %	24 13.6	146 83.0	3 1.7	3 1.7	4 88.2 67.3	52 29.5	0 0.0	176 100.0	0 0.0	28 15.9	20 11.4	20 11.4	108 61.4	0 0.0	64 36.4	53 30.1	0 0.0	0 0.0	31 77.3	136 51	
4	ชาย 153 109 100.0 % หญิง 44 28.8 71.2 %	31 20.3	111 72.5	3 2.0	3 2.0	1 67.3 52.1	48 31.4	1 0.7	153 100.0	0 0.0	22 14.4	21 13.7	18 11.8	92 60.1	0 0.0	50 32.7	52 34.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	33 78.4	120 10.0
5	ชาย 174 135 100.0 % หญิง 39 22.4 77.6 %	25 14.4	146 83.9	3 1.7	0 0.0	2 139 79.9	32 18.4	1 0.6	174 100.0	0 0.0	33 19.0	5 2.9	24 13.8	112 64.4	0 0.0	57 32.8	81 46.6	0 0.0	0 0.0	0 0.0	22 87.3	152 10.0
รวม	ชาย 2553 2034 100.0 % หญิง 519 20.3 79.7 %	451 17.7	2041 79.9	27 1.1	34 1.3	36 1857 72.7	650 25.5	10 0.4	2553 100.0	0 0.0	432 16.9	231 9.0	278 10.9	1612 63.1	0 0.0	1001 39.2	831 32.5	0 0.0	0 0.0	0 0.0	787 66.4	1696 27.7

ที่มา : ศูนย์วิจัย "นเรนทร" กระทรวงสาธารณสุข

สรุปผลวิเคราะห์ผู้ขาดเงิน+เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๕๗ (ทั่วประเทศ)

วันที่	รวมชายหญิง %	ถนน			สถานี			ยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ						หมวกกันน็อค			เริ่มรัด		ดื่มสุรา													
		ชาย %	หญิง %	ทางหลวง	ในเมือง	ชนบท	ไม่ทราบ	คนเดินเท้า	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์	ผู้โดยสาร	ไม่ทราบ	ผู้บาดเจ็บ			ไม่ทราบ	หมวก	ไม่ได้หมวก	รัด	ไม่รัด	ดื่ม	ไม่ดื่ม											
												รถถัง	รถจักรยานยนต์	อื่น ๆ								ไม่ทราบ	หมวก	ไม่ได้หมวก								
27	3435	2616	819	768	1243	1336	88	24	2639	842	30				3435	0	126	314	364	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			100.0	0.0	3.7	9.1	10.3	76.9	2.6	56.7	14.4	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	53.4	3.7		
	3677	2859	818	909	1108	1618	42	28	2712	914	23			3677	0	102	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			100.0	0.0	2.8	9.1	10.9	77.2	1.5	58.9	13.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	52.2	2.5			
	3058	2296	762	765	1035	1235	23	12	2225	803	18			3058	0	124	310	360	2264	45	1703	474			3		8	1696	92			
	100.0	75.1	24.9	25.0	33.8	40.4	0.8	0.4	72.8	26.3	0.6			100.0	0.0	4.1	10.1	11.8	74.0	1.5	55.7	15.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	58.5	3.0			
	3781	2855	926	973	1179	1576	53	23	2825	908	25			3781	0	122	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			100.0	0.0	3.2	10.6	12.6	73.5	1.4	58.0	15.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	50.8	2.5			
	6176	4795	1381	1502	1696	2938	40	42	4489	1621	24			6176	0	217	644	907	4408	86	3651	750			3		1	2639	156			
	100.0	77.6	22.4	24.3	27.5	47.5	0.6	0.7	72.7	26.2	0.4			100.0	0.0	3.5	10.4	14.7	71.4	1.4	59.1	12.1			5		3	2610	166			
	6199	4869	1330	1500	1599	3054	46	60	4486	1620	33			6199	0	167	508	674	4650	51	3627	803			5		0	46.0	2.5			
	100.0	78.5	21.5	24.2	25.8	49.3	0.7	1.0	72.4	26.1	0.5			100.0	0.0	2.7	8.2	14.1	75.0	0.8	61.7	9.7			6		0	42.1	2.7			
1	3668	2694	964	793	942	1891	32	23	2625	993	17			3668	0	136	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			100.0	0.0	3.7	9.4	11.9	74.9	1.1	56.3	12.2			0.0	0.2	0.0	60.8	2.2			
2	2629	1867	762	599	697	1315	18	22	1880	725	2			2629	0	103	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			100.0	0.0	3.9	10.0	13.1	73.0	1.4	56.1	13.9			0.0	0.0	0.0	60.3	2.5			
3	2215	1482	733	595	620	960	40	6	1591	607	11			2215	0	82	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			100.0	0.0	3.7	11.5	12.3	72.6	1.0	56.0	14.7			0.0	0.0	0.0	66.0	1.4			
4	1656	1130	526	364	630	646	16	17	1249	380	10			1656	0	77	172	239	1168	8	903	336			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			100.0	0.0	4.6	10.4	14.4	70.5	0.5	64.5	20.3			0.0	0.1	0.0	73.6	0.7			
5	3848	27463	9021	8768	10749	16569	398	257	26621	9413	193			3848	0	1256	3548	4663	7	487	1	4860	0			33	0	49	971			
	100.0	75.3	24.7	24.0	29.5	45.4	1.1	0.7	73.0	25.8	0.5			100.0	0.0	3.4	9.7	12.8	74.1	1.3	58.2	13.3			0.1	0.0	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 รักธรมยุทธ Kwanthong Rakronnay

ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ Dr. Chamaiparn Santikan

กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไร้เชื้อ กองระบาดวิทยา

สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา
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

อุบัติเหตุจราจร ในประเทศไทยเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นส่วนมากถึง 70 % โดยมีบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นปัญหาสำคัญ ⁽¹⁾ และพบความพิการจากการบาดเจ็บทางสมองเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งรัฐต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังเป็นภาระของครอบครัวและสังคม รวมทั้งความสูญเสียทางเศรษฐกิจและทรัพย์สินต่าง ๆ ไม่ต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท ต่อปี ⁽²⁾

กระทรวงมหาดไทยได้ประกาศเขตบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาเพิ่มเติมโดยบังคับใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานครตั้งแต่ 1 เมษายน 2538 และใช้ทั่วประเทศในวันที่ 1 มกราคม 2539 ⁽³⁾

กองระบาดวิทยา โดยกลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไร้เชื้อ ได้จัดทำโครงการ "ประเมินผลภายหลังที่มีการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในกรุงเทพมหานคร" โดยแบ่งการศึกษาเป็น 3 ส่วน คือ



LIRT

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

โครงการดังกล่าวจะช่วยให้ทราบถึงสถานการณ์บังคับในกฎหมายหมวกนิรภัยดังกล่าว ในเขตพื้นที่ที่กำหนดและช่วยสะท้อนให้เห็นความตื่นตัวและการเตรียมการของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อพระราชกฤษฎีกา ซึ่งมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ ยังเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบและเกี่ยวข้องได้ทราบสถานการณ์และสามารถดำเนินการอย่างเหมาะสม ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและเตรียมความพร้อมของประชาชนต่อการใช้กฎหมายดังกล่าว

รายงานการศึกษาวิจัยฉบับนี้เป็นรายงานการศึกษา ในส่วนที่ 2 ของ โครงการ

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

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

สมมุติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยด้านอายุ การศึกษาอาชีพ 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^(๑) นิรภัยต่อจากกรุงเทพมหานครในขณะนั้น ได้แก่ 17 จังหวัด คือ ขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิษณุโลก ภูเก็ต สงขลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี และต่อจากนั้นให้ประกาศใช้ทั่วประเทศ ซึ่งเป็น การเปลี่ยนแปลงการใช้ชื่อครั้งดังกล่าวแล้วในบทนำ

วิธีสุ่มตัวอย่างและขนาดตัวอย่าง กรมการแพทย์ได้ทำการศึกษารื่องนี้ไว้ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย การเลือกพื้นที่ และขนาดตัวอย่าง และวิธีสุ่มตัวอย่างเหมือนการศึกษาครั้งแรก โดยใช้วิธี Purposive Sampling จังหวัดตามที่ที่บังคับใช้กฎหมายตามลำดับ



LIART

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

$$N = \frac{Z^2 PQ}{D^2}$$

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 เป็นแบบที่มีส่วนป้องกันปากและคาด้านหน้าเหมือนหมวกนักกรบสมัยโบราณ หรือที่เห็นใช้ในสนามแข่งจักรยานและมีสายรัดคาง

หมวกทั้ง 3 รูปแบบนี้ ต้องมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว

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

ผลการศึกษา

ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย การศึกษาเป็นลักษณะตัดขวาง (Cross sectional survey) โดยดำเนินการระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ - พฤษภาคม 2538 เครื่องมือที่ใช้และการดำเนินงานโดยปรับแบบสอบถามเดิมของกรมกทแพทยให้เหมาะสมแล้วลง ไป Pre-test ที่อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี และที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร แล้วนำแบบสอบถามที่ได้กลับมาปรับปรุงอีกครั้งก่อนการลงเก็บข้อมูลในจังหวัดต่าง ๆ ได้เชิญผู้เก็บข้อมูลจากจังหวัดต่าง ๆ และส่วนกลางมาอบรม 1 วัน ต่อจากนั้น จึงมีการลงเก็บข้อมูลโดยมีคนจากส่วนของกองระบาคิวบาลงไปสังเกตการณ์ และตรวจสอบคุณภาพข้อมูลด้วยว่า ได้เก็บตามที่อบรมหรือไม่ ครบถ้วนถูกต้อง ตามที่ต้องการแค่ไหน วิธีการเก็บข้อมูลโดยสัมภาษณ์ ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ตามจุดที่กำหนดให้ โดยใช้แบบสอบถามคนละชุด ระหว่างผู้ขับขี่และโดยสาร พร้อมทั้งสังเกตพฤติกรรมการสวมและใช้หมวกนิรภัยด้วยขณะที่สัมภาษณ์

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยรวบรวมแบบสอบถามทั้งกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด 8 จังหวัด และนำมา Code (ลงรหัส) และ Key (บันทึก) นำข้อมูลที่ Key เรียบร้อยแล้วมาตรวจสอบความถูกต้องของ code และ Key เสร็จแล้ว นำมาวิเคราะห์ออกมาเป็นร้อยละ โดยใช้โปรแกรม EPI INFO Version 6

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



LIART

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

67 % ของผู้ขับขี่ และ 60 % ของผู้โดยสาร จบมัธยมศึกษา - ประกาศนียบัตรวิชาชีพ หรือ เทียบเท่า

80 % ของผู้ขับขี่ และ 41 % ของผู้โดยสาร มีอาชีพรับจ้าง

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

ส่วนใน 8 จังหวัด 65 % ของผู้ขับขี่เป็นเพศชาย และ 64 % ของผู้โดยสารเป็นเพศหญิง นอกจากนี้ จะเป็นเช่นเดียวกับกรุงเทพมหานคร ทั้งหมดในเรื่องกลุ่มอายุ การศึกษา ยกเว้นอาชีพซึ่งกลุ่มผู้โดยสารอาชีพสูงสุดเป็น นักเรียน นักศึกษารายละเอียดดังตารางที่ 1

ความรู้ในเรื่อง หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารของกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัดเกือบทั้งหมด คือ ร้อยละ 88 - 92 ตอบเช่นเดียวกันว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสตายหรือพิการจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย

ความรู้ในเรื่อง บทลงโทษเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์นั้น กลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ของกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัดที่ตอบถูกเรื่องบทลงโทษ คือ ตอบว่าปรับไม่เกิน 500 บาท แต่ผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานครตอบถูกร้อยละ 53 ผู้ขับขี่ใน 8 จังหวัดตอบถูกเพียงร้อยละ 12

ผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร ตอบถูกเรื่องบทลงโทษร้อยละ 61 ใน 8 จังหวัดตอบถูกเพียงร้อยละ 8 ที่เหลือตอบผิดและตอบว่าไม่ทราบ

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

ทัศนคติ ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่และผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร และ 8 จังหวัดร้อยละ 90 ขึ้นไป เห็นด้วยว่า การสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันความรุนแรงที่เกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และกฎหมายหมวกนิรภัยมีประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์

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 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ กรุงเทพมหานครมีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 95 ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 86 ใน 8 จังหวัด ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 36 และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 17

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

- การสวมหมวกนิรภัยและคาดสายรัดคางของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานคร ผู้ขับขี่ร้อยละ 91 และผู้โดยสาร ร้อยละ 87 มีการคาดสายรัดคางกระชับเมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

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

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

และร้อยละ 88-93 ของผู้โดยสารได้รับข่าวสารหมวดนิรภัย จากโทรทัศน์ ร้อยละ 50-65 ของผู้ขับขีและร้อยละ 44-64 ของผู้โดยสารรับข่า
 สารจากหนังสือพิมพ์ ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด แหล่งที่รับข่าวสารหมวดนิรภัยและกฎหมายหมวดนิรภัยมากที่สุดคือ โทรทัศน์
 การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวดนิรภัย เช่นเดียวกับข่าวสารประโยชน์ของหมวดนิรภัย คือ ร้อยละ 80-82 ของผู้ขับขี และ
 ร้อยละ 85-91 ของผู้โดยสารทั้งกรุงเทพมหานคร และ 8 จังหวัด รับข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวดนิรภัยจากโทรทัศน์มากที่สุด
 นอกนั้น คาดสายรัดคางไม่กระชับและไม่คาดสายรัดคาง ใน 8 จังหวัด ผู้ขับขีร้อยละ 88 ผู้โดยสารร้อยละ 81 มีการคาดสายรัดค
 ณะรับเมื่อสวมหมวดนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ ไม่คาดสายรัดคางตั้งตารางที่ 4

วิจารณ์

- ความรู้หลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกา เรื่องประโยชน์ของหมวดนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ค่อนข้างดี แต่ความรู้เรื่องบทลง
 โทษ ยังไม่ค่อยดีนักในผู้ขับขีและโดยสารโดยเฉพาะอย่างยิ่งในต่างจังหวัด สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
 ก่อนประกาศใช้พระราชกฤษฎีการ้อยละ 9 ทราบว่า ถ้าไม่สวมหมวดนิรภัยขณะขับขีหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ มีโอกาสตายหรือ
 พิการ แต่หลังจากใช้พระราชกฤษฎีกาแล้วร้อยละ 92 ทราบว่า ถ้าไม่สวมหมวดจะมีโอกาสตายหรือพิการมากกว่า

ร้อยละ 76 ทราบว่า การสวมหมวดนิรภัยที่ปลอดภัยต้องคาดสายรัดคาง แต่หลังประกาศพระราชกฤษฎีกา ร้อยละ 83 คาดสายรัด
 คางแน่นพอดี

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีทัศนคติที่ดีและดีมากต่อประโยชน์ของหมวดนิรภัย แต่ทัศนคติต่อการประกาศใช้กฎหมายทั่วประเทศอยู่ใน
 เกณฑ์ปานกลาง และประมาณร้อยละ 40 ของผู้ขับขีและร้อยละ 35 ของผู้โดยสารยังเห็นว่าลงโทษมากเกินไป

- สักส่วนการสวมหมวดนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร อยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมากในเขตบังคับใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
 ในผู้ขับขี แต่สัดส่วนใน 8 จังหวัด ยังต่ำมาก โดยเฉพาะผู้โดยสาร แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของกฎหมายกับการสวมหมวดนิรภัย

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวดนิรภัยในระหว่างขับขี มีปัญหาหากพอควรเรื่องคุณภาพของหมวดที่สวมและมีปัญหาอยู่บ้างใน
 เรื่องการคาดสายรัดคาง

- ความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรม การสวมหมวดนิรภัยเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ต้องการชัดเจน เมื่อเปรียบเทียบระหว่างก่อน
 และหลังประกาศใช้กฎหมายหมวดนิรภัย

- ยังคงมีความเห็นอยู่ถึงร้อยละ 39 ในผู้ขับขีและร้อยละ 40 ในผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร และร้อยละ 44 ของผู้ขับขี
 ร้อยละ 46 ของผู้โดยสารใน 8 จังหวัด ว่าเห็นด้วยเรื่องการสวมหมวดนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคล และยังมีร้อยละ 15 ของผู้ขับขีและร้อยละ 17 ของ
 ผู้โดยสารทั้งในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด ไม่แน่ใจในเรื่องนี้ด้วย

สรุปและเสนอแนะ

- ควรเร่งรัดส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเป็นไปอย่างเคร่งครัด เพราะมีผลต่อการ
 เปลี่ยนพฤติกรรมมากกว่าการส่งเสริมความรู้ ทัศนคติ

- ควรสนับสนุนการให้ความรู้เกี่ยวกับ ประโยชน์และกฎหมายหมวดนิรภัย ทั้งผลต่อผู้ขับขีและผลต่อสังคม อย่างกว้างขวาง

- ควรแสดงให้เห็นว่า หากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวดนิรภัย จะมีผลกระทบอย่างไรบ้างต่อประชาชน เพื่อเปลี่ยนทัศน ค
 เรื่องการสวมหมวดนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคล

ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังโรคประจำเดือน ปีที่ ๓๒ : ฉบับที่ ๓ : มีนาคม ๒๕๔๔

กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปในกลุ่มผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
เพศ				
- ชาย	97	49	65	36
- หญิง	3	51	36	64
อายุ (ปี)				
- 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
การศึกษา				
- 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
อาชีพ				
- 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
รายได้/เดือน				
- 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			สำนักวิชาการ	
- 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



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

ตารางที่ 3 ทิศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

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

ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังโรคประจำเดือน ปีที่ ๓๒ : ฉบับที่ ๓ : มีนาคม ๒๕๔๔

กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

ตารางที่ 4 การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์
ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
1. การรับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์การใช้หมวกนิรภัย				
- เคย	88	90	87	86
1.1 แหล่งข่าวที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับหมวกนิรภัย				
- 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
2. การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย				
- เคย	91	91	78	77
2.1 แหล่งที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย				
- 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
2.2 แหล่งที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัยมากที่สุด				
- 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 ๒๕๔๔

กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

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

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				
- สวม	95	89	36	17
- ไม่สวม	5	12	64	83
ชนิดของหมวกนิรภัย				
- เต็มหน้า	45	22	40	36
- เต็มใบ	33	41	55	58
- ครึ่งใบ	22	37	5	6
หมวกนิรภัยมีเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม				
- มี	67	74	64	58
- ไม่มี	33	26	36	42
การคาดสายรัดคางกระชับเมื่อสวมหมวกนิรภัย				
- 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 ง่าย ซะดวก ประหยัดน้ำมัน และมีความคล่องตัวในการใช้งาน แต่อันตรายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก็สูงมากเช่นกัน ดังคำพูดที่ว่า "เนื้อหุ้มเหล็ก" ไม่บาดเจ็บก็ตาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่และผู้โดยสารมักจะพุ่งลอยไปข้างหน้า 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

การเลือกให้หมวกนิรภัย

๑. ควรใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.)
๒. เลือกขนาดของหมวกให้พอดีกับขนาดของศีรษะ โดยการทดลองสวมหมวกนิรภัย คาดสายรัดคางให้แน่นและทดลองโดยการผลักหมวกไปทางด้านหน้าและด้านหลัง ถ้าหมวกเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่านั้นควรเปลี่ยนขนาดของหมวกใหม่ให้พอดี
๓. เลือกหมวกนิรภัยที่มีสีฉูดฉาด เพื่อช่วยให้คนขับรถอื่นๆ มองเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะกลางคืน
๔. ควรเปลี่ยนหมวกนิรภัยใหม่ทุก ๓-๕ ปี เนื่องจากมีการเสื่อมอายุการใช้งานหรือหมวกที่เคยได้รับการกระแทกมาแล้ว ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน "เพื่อความปลอดภัย สวมหมวกนิรภัยที่ซื้อมา"

ที่มา : มูลนิธิเมาไม่ขับ



ข้อแนะนำสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

๑. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ทุกครั้ง
๒. ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง
๓. ไม่ควรบรรทุกน้ำหนักสิ่งของหรือคนโดยสารมากเกินไปจนทำให้รถทรงตัวไม่ดี
๔. การขับขี่ควรชิดทางด้านซ้ายบายพาสอื่น ๆ ยกเว้นกรณีที่ต้องเลี้ยวขวา ควรให้

สัญญาณไฟก่อนเปลี่ยนช่องทาง

สำนักวิชาการ

๕. หลีกเลี่ยงการขับชิ่งระหว่างช่องทางเดินรถ
๖. อย่าเร่งเครื่องให้เกิดเสียงดังเกินควร ควรติดตั้งเครื่องลดเสียงที่ท่อไอเสีย
๗. ขับขี่ด้วยความระมัดระวังบริเวณทางแยกหรือออกจากซอย (๗๐% ของอุบัติเหตุ

ที่เกิดขึ้นมักเกิดตรงทางแยก)

๘. ดูกระจกสองข้างและให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
๙. ขับรถให้ช้าลงในที่เป็นหลุมเป็นบ่อเวลาฝนตก หรือหมอกลงจัด และควรเปิดไฟ

ขณะขับขี่

๑๐. ชะลอความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งในถนน หรือวิ่งตัดหน้า
๑๑. งดการดื่มสุราก่อนการขับขี่
๑๒. รถต้องมีเลขทะเบียนท้ายรถ และต่ออายุป้ายวงกลม เสียภาษีรถจักรยานยนต์ทุกปี
๑๓. อย่าดื่มพิกไบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกปี
๑๔. ตรวจสอบสภาพรถให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับขี่เสมอ

บทความที่เกี่ยวข้อง



หยุดเขว่นชีวิตบนเส้นด้าย “หมวกนิรภัย” ดับวันละ ๗๕ ศพ

ปัจจุบันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละหลายล้านบาทซึ่งหากไม่มีการแก้ไขคาดว่าคนไทยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงถึง ๓ คนต่อชั่วโมง และความสูญเสียทางทรัพย์สินอาจมากถึง ๓ ล้านบาทต่อปี โดย ๘๐% ของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมดเกิดจากรถจักรยานยนต์ “ศาสตราจารย์ นายแพทย์ วีระ กสานติกุล” นักวิจัยดีเด่นแห่งชาติ ประจำปี ๒๕๔๖ สาขาวิทยาศาสตร์การแพทย์จากสภาวิจัยแห่งชาติ ได้ตระหนักในเรื่องของพิษภัยอันน่าสะพรึงกลัวดังกล่าว จึงได้จัดทำโครงการวิจัยเรื่อง “อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและมาตรการการแก้ไข” ขึ้นมาเพื่อลดความรุนแรงและอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ศ.นพ. วีระ ได้กล่าวถึงผลการวิจัยให้ฟังว่า อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทั้งใน กทม. และต่างจังหวัดมักเกิดขึ้นในเวลาากลางคืน โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณทางตรงและครึ่งหนึ่งเกิดขึ้นบริเวณทางแยก ส่วนรูปแบบของอุบัติเหตุ ที่พบบ่อยที่สุดได้แก่ การชนท้ายคู่กรณี รถคู่กรณีที่เลี้ยวหรือทำยูเอชเทิร์นตัดหน้ารถจักรยานยนต์ เป็นต้น ความเร็วของรถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ยก่อนชนและขณะชนของอุบัติเหตุที่ไม่เสียชีวิต ประมาณ ๓๘ และ ๓๒ กม. ต่อชั่วโมง ในขณะที่ความเร็วโดยเฉลี่ย ก่อนชนในอุบัติเหตุที่รุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น ๕๓ และ ๕๐ กม. ต่อชั่วโมง นอกจากนี้ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีส่วนร่วมในการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ สิ่งกีดขวางทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ อาทิ ป้ายโฆษณา ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ เสา สะพาน ต้นไม้หรือพุ่มไม้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งก่อสร้างบนผิวจราจรซึ่งไม่มีสัญญาณหรือเครื่องหมายสะท้อนแสงเพื่อเตือนผู้ขับขี่รถบรรทุกที่จอดอยู่ข้างทางในเวลากลางคืน การติดตั้งแผ่นคอนกรีตขวางเส้นทางพื้นผิวจราจรที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ตลอดจนเครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจรที่บกพร่อง สำหรับปัจจัยด้านพาหนะส่วนใหญ่เกิดการขาดการดูแลรักษาอุปกรณ์ที่สำคัญ ได้แก่ ไฟหน้ารถ ไฟท้าย เบรกหน้า-หลัง และกระจกมองหลัง ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นชายที่มักจะมีสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถด้วยความเร็วสูงและไม่สวมหมวกนิรภัย

ข้อมูลสถิติพบว่าอายุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพฯ ๖๐% ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอายุระหว่าง ๑๙ ปี ถึง ๓๓% และมีเพียง ๗.๕% อายุน้อยกว่า 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 ปัจจุบันหนึ่งที่สำคัญมากก็คือ “การสวมหมวกนิรภัย” ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

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

ชี้แจงหมวกกันน็อคช่วยเหลือทำนักชิงดับ-นักวิจัยแนะแจกหมวกกันน็อคเชื้ออาหาร

นักวิจัยดีเด่นระบุว่าเหตุที่นักชิงดับส่วนใหญ่เพราะไม่สวมหมวกกันน็อค ระบุว่าเหตุรอง 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 นอกจากนี้มีวงนอกของหมวกทำจากพลาสติกคุณภาพต่ำ ซึ่งไม่สามารถป้องกันของมีคมทะลุได้ตรงนี้เอง ทำให้หมวกดังกล่าว มีราคาถูกเพียงใบละ ๗๐-๑๐๐ บาท ศ.นพ. วีระ กล่าวอีกว่า เพื่อความปลอดภัยและการสวมใส่หมวกกันน็อคที่ได้มาตรฐาน และขณะนี้ได้พัฒนาหมวกนิรภัยจากไฟเบอร์กลาสชนิดน้ำหนักเบาที่มีคุณสมบัติในการป้องกันอันตรายกับสมอง 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 และไม่รู้ว่าหมวกที่ได้ไม่ได้มาตรฐาน โดยอยากจะเสนอให้มีกระทรวงคมนาคมร่วมกับเอกชนรับผลิตหมวกกันน็อคเชื้ออาหารที่ สถาบันออกแบบไว้ไปผลิตให้กับเยาวชนได้ใช้ฟรี อย่างน้อยจังหวัดละ ๑๐,๐๐๐ ใบ ซึ่งประมาณการว่าอาจจะใช้งบ ๒๐๐ ล้านบาท แต่ถ้าแจกแล้วจะต้องมีการติดตามพฤติกรรมของเยาวชนด้วยว่าใช้หมวกกันน็อคจริงหรือไม่ เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเพราะไม่ใส่หมวกกันน็อค

“เปิดไฟใส่หมวก เมาไม่ขับ” จะลดอุบัติเหตุจราจรทางบกได้หรือ

การรณรงค์ของภาครัฐมาเป็นเวลากว่า ๑ ปี พบว่าอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยเฉพาะอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ยังไม่ลดน้อยลงดังจะเห็นได้จากจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมา ศ.นพ. วีระ กุสวานติกุล นักวิจัยดีเด่นแห่งชาติ สาขาวิทยาศาสตร์การแพทย์ของสภากาชาดไทย ได้ชี้ให้เห็นว่ามาตรการดังกล่าวเป็นสิ่งที่ดีแต่ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ไม่สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ยังไม่ได้รับการแก้ไข กล่าวคือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขาดความรู้ในวิธีการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ เนื่องจากมีเวลาเฉลี่ยเพียง ๒ วินาที ที่จะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อหลีกเลี่ยง ศ.นพ. วีระ กุสวานติกุล เปิดเผยว่ากว่าร้อยละ ๕๐ ของผู้ขับขี่ไม่ได้กระทำการสิ่งใดเมื่อเผชิญเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้น อีกร้อยละ ๓๐ เลือกใช้เบรกหลัง (เบรกเท้า) ซึ่งมีประสิทธิภาพเพียงร้อยละ ๓๐ ของเบรกแรงทั้งหมด ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่เคยใช้เบรกมือ (เบรกหน้า) ร่วมกับเบรกเท้า และขาดความชำนาญในการหักหลบโดยไม่สูญเสียการควบคุมรถจักรยานยนต์ ศ.นพ.วีระ กุสวานติกุล แนะนำว่ามาตรการการแก้ไขที่สำคัญ คือ การแก้ไขกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการทำให้ผู้ขับขี่ที่จะขอใบอนุญาตจะต้องผ่านหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัยภาคสนามอย่างน้อย ๒-๓ วัน เพื่อฝึกทักษะรถจักรยานยนต์ โดยการทำให้ผู้ขับขี่ที่จะขอใบอนุญาตจะต้องผ่านหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัยภาคสนามอย่างน้อย ๒-๓ วัน เพื่อฝึกทักษะ การหลีกเลี่ยงวิธีการใช้เบรกและการหักหลบให้ถูกต้องตลอดจนได้รับข้อมูลเกี่ยวกับวินัยจราจร ความสำคัญ ของการเปิด นอกจากนี้ยังสูญหายง่ายเพราะไม่สามารถเก็บรักษาไว้ที่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารหันมาใช้หมวกนิรภัยชนิดครึ่งใบที่มีราคาถูก แต่หารู้ไม่ว่าหมวกดังกล่าว ส่วนใหญ่ไม่ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัยเลย

ภายใน “สถาบันหมวกนิรภัย” ได้มีการจัดตั้งห้องปฏิบัติการทดสอบหมวกนิรภัย 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 ไม่ว่าจะมีส่วนหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมมือระดมความคิดเพื่อหามาตรการเพิ่มความปลอดภัยของผู้ที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์ แต่หากผู้ขับขี่ผู้โดยสารไม่ให้ความร่วมมือยังคงเพิกเฉยเสีย การกระทำต่าง ๆ ที่คิดค้นมาทั้งหมดก็คงไม่มีประโยชน์แต่อย่างใด สถิติการเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มตัวเลขขึ้นไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด เราคงต้องเสียทรัพยากรมนุษย์และทรัพย์สินจำนวนมากวันแล้ววันเล่า อีกทั้งคุณภาพชีวิตที่เหลืออยู่ตกต่ำลงทุกที ๆ เหมือนการนำชีวิตไปแขวนอยู่บนเส้นด้าย

ที่มา : สถาบันหมวกนิรภัย คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ภูมิคุ้มกัน" เด็กไทย



หนึ่งชั่วโมง ต่อหนึ่งชีวิต ที่ต้องเซ็นสัญญ ให้กับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เหลือเชื่อและน่าตกใจ กับทรัพย์สินบุคคลของชาติ ทั้งผู้ใหญ่และเด็ก ที่ต้องเสียชีวิตก่อนวัยอันควร เพียงเพราะความประมาท

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

ข้อมูลจาก 21 โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ พบว่า 91.6% ของรถที่ประสบอุบัติเหตุ คือรถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกับ 89.9% ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 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% ของยานพาหนะที่ว่ำนั้นก็คือ "รถจักรยานยนต์" นั่นเอง

ในปี 2546 ประมาณการจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ มีข้อมูลที่น่าตกใจว่า มีเด็กบาดเจ็บรุนแรงจากการใช้รถจักรยานยนต์ถึงประมาณ 12,000 คน ในจำนวนนี้ เป็นที่บาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะถึง 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 แต่อัตราการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน ยังอยู่ในระดับต่ำมาก ค่าเฉลี่ยบนท้องถนนอยู่ที่ประมาณ 40% ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ



LIRT

แต่ที่น่าตกใจกว่าคือ ค่าเฉลี่ยของ เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีที่สวมหมวกนิรภัย ตลอดระยะเวลาที่มีกฎหมายบังคับใช้ เท่ากับ 0%

นั่นย่อมหมายความว่า ไม่มีเด็กสวมหมวกนิรภัยเลย แม้แต่คนเดียว!

สอดคล้องกับการศึกษาปัจจัยเสี่ยง ของการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของ เด็กไทย ที่พบว่า 95% มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และ 27% ขับขี่รถ โดยไม่มีใบอนุญาต ส่วนอีก 7.4% ต้มสุราก่อนขับขี่



สะท้อนให้เห็นว่าจริงๆแล้ว รถจักรยานยนต์ หรือ "มอเตอร์ไซด์" คือ เพชฌฆาต หมายเลขหนึ่งบนท้องถนน ที่คร่าชีวิตของเด็กไทย

ล่าสุด จากการศึกษาวิจัยเชิงสังคมจิตวิทยาของ มหาวิทยาลัยมหิดล บ่งชี้ว่า รถจักรยานยนต์ มีความสำคัญในการสร้างแรงดึงดูดเพศตรงข้ามในวัยรุ่นและหนุ่มสาว

ขณะที่การวิจัยของภาควิชาจิตวิทยา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พบว่า ผู้ปกครองในต่างจังหวัดนิยมสอนลูกให้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่อายุ 6-7 ขวบ เพื่อให้ไปซื้อของหรืออื่นๆ 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 เรื่องการไม่ได้ "หมวกนิรภัย" แต่เด็กที่ขับขี่ 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 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อที่จะรณรงค์ให้ความรู้แก่ประชาชน ถึง "ข้อดี" ของการสวมหมวกนิรภัย

เป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียจากการตายและบาดเจ็บของเด็กไทยลง รวมทั้งมุ่งปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรมการโดยสารรถจักรยานยนต์ ของเด็ก ให้ "สวมหมวกนิรภัย" ตลอดเวลาด้วย รวมถึงกระตุ้นให้สังคมและพ่อแม่ ตระหนักถึงความสำคัญ ในเรื่อง "ความเสี่ยง" ของเด็กในการใช้รถจักรยานยนต์

"ทีมข่าวสารานุกรม" 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



LIART

Legislative Institutional Repository of Thailand



การตายหรือบาดเจ็บสูงกว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 10 - 15 เท่า และ 2 ใน 3 ของผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตนั้น มีสาเหตุ

สถานการณ์

จากการบาดเจ็บที่ศีรษะกระแทกกันป้องกันได้ด้วยการสวมหมวกกันน็อกกันน็อกจึงเป็นสิ่งเดียวในปัจจุบันที่สามารถลดการตายและลดการบาดเจ็บอย่างมีประสิทธิภาพที่สุด

ความสำคัญ

ศีรษะของคนเราเป็นที่อยู่ของอวัยวะที่สำคัญ คือ สมอง เป็นอวัยวะที่สำคัญลงมาจากหัวใจและเป็นศูนย์บัญชาการให้ระบบต่าง ๆ ของร่างกายไม่ว่าจะนอน เดิน คิด พูด ฯลฯ ทำงานได้

เมื่อศีรษะถูกกระแทก สมองจะกระแทกด้วย ทำให้เกิดสมองช้ำ สบวม และเลือดออกในสมอง ระบบประสาทต่าง ๆ เสียหาย ผลคือถ้าไม่ถึงตายเสียก็อาจพิการทำให้ความสามารถในการทำงานหรือแม้แต่การใช้ชีวิตในแต่ละวันเคยอยู่อย่างปกติก็ต้องเปลี่ยนไป ไม่ไม่ได้เตรียมตัวที่จะเผชิญกับภาวะเช่นมาก่อน

ทุกคนก็ต้องการให้สมองอยู่ปรกติจนแก่ หมวกกันน็อกซึ่งเป็นเครื่องมือป้องกันอันตรายที่ศีรษะ จึงเป็นสิ่งสำคัญสำหรับนักบิดรวมทั้งผู้ซ้อนท้ายทั้ง เพราะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บศีรษะได้เป็นอย่างดี ทำให้เสียชีวิตที่มีค่าของเราต่อไปได้

มีข้อมูลจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส) ว่าเคยมีงานวิจัยในประเทศที่ทันสมัยยืนยันว่าการสวมหมวกกันน็อกสามารถลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้อย่างมีประสิทธิภาพจากการศึกษาของ Bachulis และคณะ (พ.ศ. 2531) พบว่าครึ่งหนึ่งของผู้ที่สวมหมวกกันน็อกมีการบาดเจ็บ

หมวกกันน็อกสำคัญไฉน

กรรณิการ์ ไทประเสริฐพงศ์
นักวิชาการมาตรฐาน สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

■ หมวกกันน็อกซึ่งเป็นเครื่องมือใช้ป้องกันอันตรายที่ศีรษะ จึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับนักบิดรวมทั้งผู้ซ้อนท้ายทั้งหลาย เพราะช่วยลดความรุนแรงจากการกระแทกบริเวณศีรษะได้

มอเตอร์ไซค์หรือที่เรียกให้เป็นภาษาราชการว่า *รถจักรยานยนต์* เป็นยานพาหนะที่มีผู้นิยมใช้มากในทุกท้องที่ของประเทศไทย เพราะราคาถูก ใช้น้ำมันไม่สะดวก แต่อันตรายน้อยมากเป็นเพราะหากคนขับรวมทั้งคนนั่งซ้อนท้ายเสียการทรงตัว อันเนื่องมาจากถูกเฉี่ยว ถูกชน หรือเฉี่ยวหักมุมไม่เหมาะสมแล้ว ชีวิตอาจหลุดลอยไปจากร่างเลยก็ได้

จากเอกสารการป้องกันอุบัติเหตุของกระทรวงสาธารณสุข แสดงให้เห็นว่า ภัยที่เกิดโดยไม่คาดคิดจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุอันดับ 2 รองมาจากรถบรรทุก และพบว่ารถมอเตอร์ไซค์มีความเสี่ยงต่อ

และยังพบว่ากลุ่มที่ไม่สวมหมวกกัน-
 น็อกมีการบาดเจ็บรุนแรงของสมองถึง
 ๑๐ เท่าของกลุ่มที่สวม และมีการบาดเจ็บ
 เป็นที่หนักเป็น 2 เท่าของกลุ่มที่สวม
 จากข้อมูลงานวิจัยยังอธิบายต่อ
 ไปว่า ในทางตรงกันข้ามเมื่อยกเลิก
 กฎหมายที่ต้องสวมหมวกกันน็อกออกไป
 ผู้ขับขี่การตายจากรถมอเตอร์ไซด์มี
 จำนวนสูงขึ้น เช่น การศึกษาในรัฐแคลิ-
 ฟอร์เนีย ภายหลังปี พ.ศ. 2520 มีการ
 ประกาศยกเลิกกฎหมายหมวกกันน็อก
 ทำให้มีการตายจากรถมอเตอร์ไซด์เพิ่ม
 ขึ้นร้อยละ 35

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

ที่น่าสนใจก็คือ พบว่าทุกศพ
 ไม่มีใครสวมหมวกกันน็อกป้องกันมาก่อน
 ถึงอุบัติเหตุ ก็คงเป็นเพราะคิดกันไปว่า
 ไม่สวมหมวกกันน็อกเล่นสงครามแล้วจะไปมี
 อนาคตสมัยใจได้อย่างไร

หมวกกันน็อกที่ดี

การสวมหมวกกันน็อกให้ถูกต้องนั้น
 ควรเลือกใช้หมวกที่สวมใส่แล้วมีขนาดพอ
 เหมาะกับศีรษะและให้เลือกซื้อหมวกกัน-
 น็อกที่มีเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์
 อุตสาหกรรม ซึ่งจะมีหมายเลข มอก. 369 -
 ๒๕๖๖ กำกับอยู่ด้วย

ผู้เขียนเคยได้รับข้อมูลอย่างไม่เป็น
 ทางการว่า ส่วนใหญ่ของผู้ประสบอุบัติเหตุ
 เสียชีวิตจากมอเตอร์ไซด์นั้น สวมใส่
 หมวกกันน็อกที่ไม่มีเครื่องหมายมาตรฐาน
 ไม่มีเครื่องหมายมาตรฐานก็ตาม แต่
 ลักษณะของหมวกนั้นแล้วก็น่าจะ

๖

**เมื่อวัสดุที่ใช้ทำเป็น
 เปลือกนอกไม่มีคุณภาพ
 เกิดกระแทกแตกออก
 ผลคือศีรษะแตกสมอง
 ก็ถูกกระแทก ศีรษะของ
 ผู้ประสบอุบัติเหตุ
 จึงไม่ได้รับการป้องกัน
 ให้พ้นอันตรายได้**

เป็นของปลอมไม่มีคุณภาพ คือมีการแอบ
 เอาเครื่องหมายมาติดเองโดยที่ยังไม่ได้รับ
 อนุญาตอย่างเป็นทางการก่อน

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

แบบของหมวกกันน็อก

หมวกกันน็อกแบ่งออกเป็น 3 แบบ
 (ตามรูป) ดังนี้

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



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

แบบครึ่งใบ

แบบเต็มใบ

แบบปิดเต็มหน้า

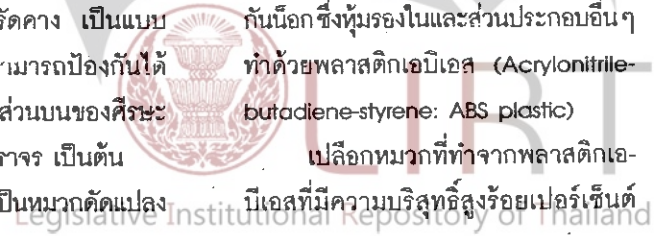
- 1 เปลือกหมวก
- 2 รองใน
- 3 สายรัดคาง
- 4 เบาะรอง
- 5 แผ่นปิดหู
- 6 ขอบหมวก
- 7 กระบังหมวก
- 8 บังลม
- 9 ที่รัดสายรัด
หน้าคาง

▲ รูปส่วนประกอบของหมวกกันน็อกแบบต่าง ๆ

ส่วนประกอบ

อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ประกอบกันเป็น
 หมวกกันน็อก (ตามรูป) ดังนี้

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



หมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อกในมาตรฐานฉบับนี้ครอบคลุมเฉพาะหมวกกันน็อกสำหรับผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ทั่วไป ไม่ครอบคลุมถึงหมวกกันน็อกสำหรับผู้ใช้งานพาหนะในการแข่งขัน

ข้อกำหนดใน มอก. 369 - 2539

1. ขนาด ให้เป็นไปตามตารางที่ 1
2. ส่วนประกอบ
 - > ส่วนประกอบโดยทั่วไปให้เป็นไปตามรูปส่วนประกอบของหมวกกันน็อกแบบต่าง ๆ อุปกรณ์ทั้งหลายที่ประกอบเข้าเป็นหมวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนที่เป็นโลหะหรือวัสดุแข็งที่พุ่งออกมาจากผิวภายในของเปลือกหมวก ต้องไม่ทำให้ผู้สวมใส่บาดเจ็บได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ
 - > สายรัดคาง ต้องกว้างไม่น้อยกว่า 20 มิลลิเมตร

> เปลือกหมวก ควรมีความแข็งทั่วกันตลอด และต้องไม่มีการเสริมจุดใดจุดหนึ่งให้มีความแข็งแรงเป็นพิเศษ

> รองใน ต้องแนบสนิทไปกับส่วนในภายในของเปลือกหมวก และสามารถดูดซับแรงกระแทกได้

3. วัสดุที่ใช้ทำ

> วัสดุที่ใช้ทำส่วนต่าง ๆ ของหมวกกันน็อก ต้องคงทนตลอดอายุการใช้งานในสภาพปกติ ซึ่งหมายความว่าสภาพที่หมวกกันน็อกโดนแสงแดด ฝน ความเย็น ความชื้น สะเทือน เหนือ เครื่องสำอาง

> สายรัดคางและอุปกรณ์ยึด ต้องไม่ทำด้วยวัสดุที่เป็นอันตรายต่อผิวหนัง

4. การทำ

> เมื่อนำชิ้นส่วนต่าง ๆ ประกอบกันเข้าเป็นหมวกกันน็อก ตามรูปส่วนประกอบของหมวกกันน็อกแบบต่าง ๆ แล้ว กำหนดให้หมวกกันน็อกที่ประกอบกันเข้า ต้องมีผิวนอกเรียบ ไม่มีสัน หรือคิ้วยื่นออกมาหรือเว้าลงจากผิวตามรูป

ทรงของเปลือกหมวกมากกว่า 3 มิลลิเมตร (ยกเว้นอุปกรณ์ที่ใช้อยู่กระบังลมให้ยื่นได้ไม่เกิน 5 มิลลิเมตร)

ดังนั้นหมวกกันน็อกที่เห็นในร้านจำหน่ายหรือที่เห็นผู้คนสวมใส่ขยับขีรถมอเตอร์ไซด์ตามท้องถนนเป็นทรงประหลาด 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 ผู้ผลิตต้องผลิตหมวกกันน็อกให้ได้คุณลักษณะที่ต้องการ ตามตารางที่ 2

▼ ตารางที่ 2 คุณลักษณะที่ต้องการ

ลำดับที่	คุณลักษณะ	เกณฑ์ที่กำหนด
1	การดูดกลืนความสะเทือน (shock absorption) ● แรงส่งผ่าน หรือ ● อัตราแรงสูงสุดของศีรษะทดสอบ	ไม่เกิน 10 กิโลนิวตัน ไม่เกิน 2,000 g m
2	ความต้านทานการเจาะ (penetration resistance) ● ระยะห่างระหว่างจุดปลายเดือยแหลมของหัวเจาะกับศีรษะทดสอบ	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 - สายรัดคางและอุปกรณ์ยึดที่ประกอบหมวกนิรภัย ดังที่กำหนด	ไม่เกิน 25 มิลลิเมตร ไม่แตกหรือฉีกขาดจากเปลือกหมวก
5	ความโค้งงอได้ของกะบังหมวก (flexibility of peak) ● การเบนของกะบังหมวก	6 - 32 มิลลิเมตร

ผู้ที่ต้องการหาซื้อหมวกกันน็อก
ซึ่งไม่ใช่ของปลอมที่ได้มาตรฐาน
จะมักจะสังเกตเห็นว่ามีเครื่องหมาย
มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกับ
เลข มอก. 369 - 2539 แล้ว ควร
สังเกตุว่าด้านในของหมวกต้องมี

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

หมวกกันน็อกปลอม

หมวกกันน็อกปลอมเป็นชื่อสำหรับ
ใช้เรียกหมวกกันน็อกที่ไม่ได้มาตรฐาน 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
ถูกคำไปติดกันเอาเอง

3. แสดงหมายเลข มอก. ไม่ถูกต้อง

> มีเครื่องหมายมาตรฐาน แต่
แสดงหมายเลข มอก. ไม่ถูกต้อง เช่น มอก.
369 - 2529 แทนที่จะเป็น มอก. 369 - 2539

4. แสดงเครื่องหมายและหมายเลข มอก. ถูกต้อง แต่รูปแบบหมวกไม่ เป็นไปตามมาตรฐาน

> สังเกตได้จากรูปทรงของลักษณะ
ทั่วไป ระยะเวลาของส่วนเข้าและส่วนยื่น ฯลฯ

**ในขณะที่ขี่หรือ
โดยสารรถจักรยานยนต์
ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
ต้องสวมหมวกนิรภัย
โดยจะต้องรัดคางด้วย
สายรัดคางหรือเข็มขัด
รัดคางให้แน่นพอ**



เช่น มีหมุดยื่นออกมาจากตัวหมวกมาก
มีส่วนยื่นออกมาจากหมวกเพื่อตกแต่งให้
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 "ในขณะที่ขี่หรือ
โดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และผู้
โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้อง

รัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคาง
ให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัย
หลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ"

หากผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ฝ่าฝืนทำ
เช่นนี้ ตำรวจจราจรก็จะทำการปรับเป็น
จำนวนเงินไม่เกิน 500 บาท ตามพระราช
บัญญัติจราจร พ.ศ. 2522 คิดให้ตี ๆ ไป
ค่าปรับอาจใช้ซื้อหมวกตี ๆ ใส่ได้เลย

ความสูญเสีย

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถมอ
เตอร์ไซด์มีมากขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งที่มีกฎหมาย
บังคับให้ต้องใส่ อาจจะเป็นเพราะไม่
ปกครองเราอ่อนแอ การจัดระเบียบสังคม
ในส่วนนี้ไม่มี การทำตามกฎหมายก็
ทำไม่ได้ เพราะไป ๆ มา ๆ เดียวก็ค
วนไปที่เรื่องการให้ความรู้ในสถานศึกษา
อีก

ในการวิจัยเรื่อง ผู้ใช้รถจักรยาน
ยนต์กับการไม่สวมหมวกนิรภัย ของพ
หญิงชไมพันธุ์ สันติภาณุจันท์ กรมการ
กระทรวงสาธารณสุข ได้ข้อมูลว่า

> ภาพรวมของค่าใช้จ่ายที่สูญเสีย
เสียไปในการรักษากับผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร
รถมอเตอร์ไซด์ที่เกิดอุบัติเหตุ มีประมาณ
8,500 บาทต่อคน และหากผู้ขับขี่ไม่
สวมหมวกกันน็อกแล้วค่าใช้จ่ายในการ
รักษายิ่งเพิ่มขึ้นอีกเท่าตัว

> ข้อมูลที่ได้จากระบบการ
ระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัดคือ
อุดรธานี ชลบุรี ตรัง เชียงราย ฯลฯ
ต้องถูกเงินของโรงพยาบาลขนาดใหญ่
ของรัฐจำนวน 19 โรงพยาบาล
เนื่องในปี พ.ศ. 2542 นั้นแสดงให้เห็น
ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุไร
เตอร์ไซด์เป็นยานพาหนะ เป็น
นักศึกษาร้อยละ 24.74 โดยจัดมี
2 รองจากกลุ่มผู้ใช้แรงงาน และ
นักศึกษาร้อยละ 90.1 ไม่สวมหม
น็อกในขณะที่ขี่ แต่กลุ่มผู้ขี่

สัดส่วนในการไม่สวมหมวกกันน็อกเป็น
ร้อยละ 81.2

ความน่าสนใจอยู่ตรงที่นักเรียน
นักศึกษามีอัตราสวมหมวกกันน็อกต่ำกว่า
ผู้รับแรงงาน ข้อมูลนี้แสดงให้เห็นว่า
กระบวนการเรียนการสอนยังไม่สามารถ
ช่วยเทศกาลให้เด็กรับรู้เรื่องนี้ได้ดีพอ

คิดแบบง่าย ๆ ตามประสาชาวบ้าน
คือรัฐมีเจตนาจะให้ผู้ใช้ขับรถมอเตอร์ไซด์
รวมทั้งผู้โดยสารตายยากขึ้นและเพื่อจะ
ได้ไม่ต้องเสียงบประมาณเงินหลวงที่ต้อง
นำมารักษาผู้บาดเจ็บ ซึ่งเป็นภาระที่ใหญ่
หลวงอย่างมากของประเทศชาติ เมื่อมีผู้
หวังดีอยากช่วยให้อายุเรายืนขึ้นขนาดนั้น
ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ทั้งหลายก็น่าจะสนอง
เจตนารมณ์ของรัฐ ปฏิบัติตามด้วยการ
สวมหมวกกันน็อกที่มีมาตรฐานได้แล้ว

เลิกคิดว่าราคาแพง ไม่คิดว่าใส่แล้ว
ร้อน หน้าหิว อึดอัด ผมเสียทรง พกพา
ไม่สะดวก ฯลฯ มัวแต่คิดแบบนี้ก็ไม่ต้อง
ใส่กันสักที ให้กลับมาคิดเสมอว่าก่อนมิด
คันเร่งออกจากจุดสตาร์ทเราสวมหมวก
กันน็อกแล้วหรือยัง อย่าได้มีหัวโล่ง ๆ โดย
ไม่มีหมวกกันน็อก เพราะถ้ามันว่ารอด
จากการตายแบบสมองแตกกระจายเป็นที่
ดูจากตาแก่ผู้พบเห็นแล้ว เราอาจพิจารณา
ทางสมองซึ่งมีผลทำให้เกิดเป็นอัมพาต
ตลอดชีวิตเลยก็เป็นได้

มีหลายคนที่คิดว่าขับขี่รถมอเตอร์ไซด์
ในซอยไม่ได้ออกถนนใหญ่ ขับขี่ใน
ระยะทางใกล้ ขับแบบช้า ๆ คงไม่เป็นไร
แต่ที่โหดได้เหตุการณ์เหล่านี้ทำให้เกิด
อุบัติเหตุจำนวนมากเหมือนกัน

เขียนเรื่องนี้แล้วขอขยายความนอก
เรื่องเสียหน่อย คือผู้เขียนนึกถึงผู้คุ้นเคย
ซึ่งเป็นสุภาพสตรีอยู่ 2 ท่าน ท่านแรก
เป็นสาวสวยน่ารักวัยทีนแจจอยู่ระหว่าง
ไคเททลดความอ้วน นั่งซ้อนท้ายรถมอ-
เตอร์ไซด์มากับหนุ่มหวานใจอยู่ดี ๆ ก็
เกิดเป็นลมหน้ามิดทงายหลังล้มตึงหัว
กระแทกกับพื้นอย่างแรง แล้วก็จากไปใน
เวลาไม่กี่ชั่วโมง สุภาพสตรีอีกท่านหนึ่ง
เป็นสาวน้อยอายุมากเป็นผู้มีบุคลิกภาพ
ค่อนข้างจะเชื่องช้าไม่คล่องแคล่วเท่าใดนัก
นั่งซ้อนท้ายมากับรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง
เพื่อมาทำงานที่สำนักงานของตน ซึ่งอยู่
ในซอยลึกจากถนนใหญ่ในช่วงเช้าวันหนึ่ง
ของวันทำงาน ในขณะที่รถมอเตอร์ไซด์วิ่ง
อยู่สาวเจ้าเกิดทงายหลังล้มตึงหัวกระแทก
พื้นอย่างแรง ได้รับการรักษาอยู่ที่ไอซียู
ในโรงพยาบาลที่เป็นสุดยอดของความ
ชำนาญเกี่ยวกับโรคสมองของเมืองไทย
เป็นเวลา 3 วัน แล้วก็เสียชีวิตในเวลา
ต่อมา

เป็นที่น่าสังเกตว่าสุภาพสตรีทั้ง 2
ท่านนี้นั่งซ้อนท้ายสมเป็นกุลสตรีไทย คือ
นั่งแบบลักษณะเท้าทั้งสองห้อยมาที่
ด้านเดียวของรถมอเตอร์ไซด์ (เป็น
เพราะสวมใส่กระโปรง) ซึ่งเป็นท่านั่ง
ที่ทำให้เสียการทรงตัวง่ายที่สุด อีกทั้ง
ไม่ได้สวมหมวกกันน็อกด้วยอีกต่างหาก
โดยขณะนั้นยังไม่มียกกฎหมายบังคับให้
ต้องสวมใส่หมวกกันน็อก จึงเป็นที่มา
ของเรื่องเศร้า

ก็แล้วจะให้ขึ้นไปนั่งคร่อมบนรถ
มอเตอร์ไซด์ทั้ง ๆ ที่นั่งกระโปรงเนี่ย
นะ เปล่า ผู้เขียนไม่แนะนำเช่นนั้น
เพียงแต่เล่าสู่กันฟังว่า ท่านสุภาพสตรี

ทั้งหลายที่มีความจำเป็นต้องเดินทางโดย
อาศัยรถมอเตอร์ไซด์ ควรจะเตรียมป้องกัน
ตัวอย่างไรบ้างไรก่อนขึ้นไปนั่งโดยสาร

มาสวมหมวกกันน็อกกันเถอะ

สรุป คือผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ ต้อง
สวมหมวกกันน็อกที่มีเครื่องหมายมาตรฐาน
(อย่าลืมหาให้ผู้ซ้อนท้ายใส่ด้วยอีกใบ)
ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ตามกฎหมายจราจรให้มากที่สุด
เลิกบิดซ้ายทีขวาทีจนแทบจะทำมุม
เป็นศูนย์กลางกับพื้นถนน ก็จะสามารถ
ยืดอายุขัยของท่านไปได้อีกนาน

อุบัติเหตุ เป็นภัยที่เกิดขึ้นโดยไม่คาด
คิด เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อร่าง-
กายและทรัพย์สิน แต่เราป้องกันได้ ความ
เสียหายต่อร่างกายมีผลทำให้ความเสี-
หายในด้านอื่น ๆ ตามมามากมาย การป้อง-
กันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถมอเตอร์-
ไซด์จึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง ท่านผู้อ่านที่ต้อง
ใช้ยานพาหนะเป็นรถมอเตอร์ไซด์ จึงควร
ตระหนักในเรื่องความปลอดภัยของตนไว้
ก่อนเดินทาง มาสวมหมวกกันน็อกกันเถอะ



LIERT