

หมวกนิรภัย

Safety Helmet

เพ็ญศรี เปลี่ยนขำ

สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี เมืองเพชรบุรี 76000

บทคัดย่อ

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ทำให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิต สาเหตุที่สำคัญคือการไม่สวมหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานช่วยป้องกันความรุนแรงบริเวณศีรษะได้

คำสำคัญ: หมวกนิรภัย การบาดเจ็บที่ศีรษะ

Abstract

The majority of road accidents are caused by motorcycles, resulting in disability or death. The importance problem of this incident is due to not wearing a helmet. To wear a standard safety helmet can prevent the violence of head injury.

Keywords: safety helmet, head injury

บทนำ

องค์การสหประชาชาติประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และประเทศสมาชิกกว่า 150 ประเทศได้ให้การรับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก และตั้งเป้าลดอัตราผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลงเหลือร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งรัฐบาลไทยได้ร่วมลงนามกรอบปฏิญญาดังกล่าวนี้ด้วย จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 ได้ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 มาตรการสำคัญที่ต้องเร่งผลักดันเป็นอันดับแรกคือ การส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัย (safety

helmet) ทุกคน กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยทุกคน [1] ข้อมูลทางการแพทย์พบว่า ผู้ที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สาเหตุรุนแรงที่สุดคือได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะจนโลหิตคั่ง และโอกาสที่จะรอดชีวิตหรือกลับมาเป็นปกติมีน้อยมาก เนื่องจากก้อนเลือดไปกดทับเนื้อสมอง หากสมองตายบางส่วนจะส่งผลให้เป็นอัมพาต ถ้าสมองตายทั้งหมดก็จะทำให้เสียชีวิต หมวกนิรภัยไม่ใช่เครื่องมือป้องกันอุบัติเหตุ แต่ช่วยลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณศีรษะ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่บรรจุสมองอยู่ภายใน และเป็นอวัยวะที่สำคัญเพื่อมิให้ได้รับความกระทบกระเทือนหรือบาดเจ็บ ถ้าสมองตายหรือพิการไปแล้วจะไม่สามารถกลับฟื้นคืนดี เหมือนกับบาดแผลที่อื่นของร่างกายได้



จะถูกอัดกระแทก ยืดเวลาที่ศีรษะใช้ก่อนหยุดเคลื่อนไหว ประมาณ 6 มิลลิวินาที มีผลในการควบคุมพลังงานจากการชน หมวกนิรภัยยังกระจายแรงการกระแทกไปยังพื้นที่ที่กว้างขึ้น ทำให้แรงกระแทกไม่ไปรวมอยู่ที่พื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของกะโหลก ทำให้แรงกระแทกต่อเนื้อสมองลดลง แรงหมุนและความตึงเครียดภายในก็ลดลงด้วย นอกจากนี้ยังป้องกันการสัมผัสโดยตรงระหว่างกะโหลกกับสิ่งที่กระทบ โดยเป็นกลไกป้องกันศีรษะจากวัตถุที่มาชน [5]

การขับชീรตจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย

ข้อปฏิบัติของการขับชീรตจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย คือ ควรสวมหมวกนิรภัย ในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ผู้สวมหมวกนิรภัยสามารถลดการเสียชีวิตได้ร้อยละ 30 และลดโอกาสบาดเจ็บรุนแรงในศีรษะได้ถึง 4 เท่า [3] การขับชീรตจักรยานยนต์ระยะไกลต้องสวมหมวกนิรภัยและแต่งกายรัดกุมมากกว่าร้อยละ 80 แต่ถ้าขับชี่ระยะใกล้จะลดการสวมหมวกนิรภัยลงพบเพียงร้อยละ 28 และการแต่งกายไม่รัดกุม ผู้ขับชี่ระยะใกล้มักประสบอุบัติเหตุด้วยความประมาท การขับแข่งซ้ายของผู้ขับชี่รตจักรยานยนต์เป็นสาเหตุใหญ่ในการเกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่แข่งซ้ายผู้ขับชี่รตยนต์อีกคันจะมองไม่ชัด โดยเฉพาะรถบรรทุก เพราะคนขับรถบรรทุกจะมองไม่ชัด ประกอบกับรถจักรยานยนต์มีขนาดเล็ก ขนาดของเครื่องยนต์ไม่ควรเกิน 100 cc การบังคับรถจักรยานยนต์เวลาขับชี่จะมีประสิทธิภาพมากขึ้น

บทสรุป

อุบัติเหตุเกิดขึ้นโดยคาดไม่ถึง เป็นความบังเอิญที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจและไม่คาดฝันมาก่อน โดยเฉพาะความปลอดภัยของบุตรหลานที่พ่อแม่ไม่ควรมองข้าม ซึ่งมีอยู่หลายเรื่อง แต่เรื่องหนึ่งที่น่าสนใจและควรณรงค์ให้มาก คือการให้บุตรหลานเห็นประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย เด็กไม่สามารถปกป้องตนเองจากภัยอันตรายหลายรูปแบบได้ เป็นหน้าที่ของพ่อแม่ที่ต้องให้การคุ้มครอง

เพื่อให้เขาเกิดความปลอดภัย ดังนั้นการมีเด็กซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยให้แก่เด็กทุกครั้ง หากฝ่าฝืนมีความผิด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก มาตรา 26(2) โทษสูงสุดคือ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 30,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ [8] ผู้ปกครองควรส่งเสริมและสนับสนุนให้บุตรหลานสวมหมวกนิรภัยในการไปและกลับจากโรงเรียน ส่วนผู้ปกครองที่มารับบุตรหลานก็ต้องสวมหมวกนิรภัยด้วย เพราะการเกิดอุบัติเหตุทางด้านการจราจรนำมาซึ่งความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินเสมอ ปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รณรงค์ และส่งเสริมให้ประชาชนร่วมมือกันปฏิบัติอยู่เสมอ จึงควรให้ความสำคัญและสวมหมวกนิรภัย โดยเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน และมีขนาดเหมาะสมกับผู้สวมใส่

เอกสารอ้างอิง

1. ไทยโพสต์. เขตราชการสวมหมวกกันน็อค 100%. [online] available: <http://www.thaipost.net/news/141210/31475>. 2011.
2. Safety Health and Environment. กรม.รณรงค์สวมหมวกกันน็อคปี 54 งดกฎเหล็กให้ ชรก. ใส่หมวกกันน็อค เวลาขับชี่รตจักรยานยนต์ ชูหากไม่ปฏิบัติตาม ต้องถูกลงโทษทางวินัย. [online] available: <http://forums.thaisafetywork.com/index.php?PHPSESSID=kgid0lik4fdjm73mmgt9amlhv7&topic=1629>. msg6365#msg6365. 2011.
3. Dek-D. ทามมายต้องสวมหมวกนิรภัย. [online] available: <http://www.dek-d.com/board/view.php?id=696234>. 2011
4. Araya. ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ-ศวปถ.-มสช. ช้าแหละผลสำรวจนักซิ่ง. [online] available:<http://www.thaihealth.or.th/node/12998>. 2011.
5. สุขสร้างได้. 2554. หมวกกันน็อค. วารสารสร้างสุข. 8 : 10-13.

2553 พบผู้สวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 60 ผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 30 ในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 17 ล้านคัน มีผู้ขี่ที่สวมหมวกนิรภัยประมาณ 10 ล้านคน ส่วนคนซ้อนท้ายไม่ใส่ถึง 12 ล้านคน โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชนสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าผู้ใหญ่ประมาณ 3 เท่า ช่วงกลางคืนสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลางวัน [1]

ข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของกระทรวงสาธารณสุข พบว่าผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล มีผู้ขี่ที่ร้อยละ 14 และผู้ซ้อนท้ายร้อยละ 4.7 ที่สวมหมวกนิรภัย โดยครึ่งหนึ่งเป็นการบาดเจ็บที่ศีรษะ การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงและความรุนแรงของการบาดเจ็บได้ร้อยละ 72 ลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตร้อยละ 39 ซึ่งขึ้นอยู่กับความเร็วของรถจักรยานยนต์ในขณะขี่ [5]

ผลการสำรวจพฤติกรรมการรับรู้ และทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษต่อการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้ายจากการสนับสนุนของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์เขตกรุงเทพมหานครและในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี สุพรรณบุรี ชลบุรี นครศรีธรรมราช สงขลา เชียงใหม่ พิษณุโลก และนครศรีธรรมราช รวม 3,757 คน เป็นผู้ขี่ 2,429 คน ผู้โดยสาร 1,328 คน อายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ระหว่างเดือนพฤศจิกายน-มิถุนายน พ.ศ. 2552 พบว่าคนไทยร้อยละ 85 รู้กฎหมายที่เพิ่งออกมาว่าผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย แต่จำนวนร้อยละ 32 ระบุว่าแม้ผิดแต่ตำรวจไม่จับกุม ขณะที่ร้อยละ 15 ไม่รู้กฎหมาย ดังนั้นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ร้อยละ 47

ไม่ให้ความสำคัญต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ซ้อนท้ายและร้อยละ 46 ที่ทราบว่ามีบทลงโทษทั้งผู้ขี่และผู้ซ้อนท้าย จากกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 66 เห็นด้วยต่อการเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ ร้อยละ 28 เห็นว่าควรมีข้อยกเว้น เช่น ขี่ในที่ใกล้ หรือผู้ซ้อนท้ายเป็นเด็ก ผู้สูงอายุ การไม่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าเป็นการขี่ระยะใกล้ รองลงมาคือไม่มีหมวกนิรภัยติดอัดไม่สบายตัว และการบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ผู้ขี่และผู้ซ้อนท้ายมีแนวโน้มจะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ หากมีการตั้งด่านตรวจทุกวัน และรู้ว่าหากไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสถูกตำรวจเรียกจับ ดังนั้นการสวมหมวกนิรภัยมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความรู้สึกที่อาจถูกจับกุมของผู้ขี่ [4]

สาเหตุที่คนไทยไม่สวมหมวกนิรภัย

การสำรวจข้อมูลของมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่าย Road Safety Watch โดยสัมภาษณ์ผู้ขี่และผู้ซ้อนท้าย จำนวน 76,124 คน ใน 73 จังหวัด ระหว่างเดือนมีนาคม-กรกฎาคม พ.ศ. 2553 พบว่าสาเหตุที่ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย เรียงลำดับจากมากไปน้อยคือมองว่าเป็นการเดินทางระยะใกล้ อยู่ในภาวะเร่งรีบร้อนและอัดอัด กระทบต่อทรงผม ไม่มีที่เก็บพกพาลำบากกลัวหาย ตำรวจไม่กวดขัน ไม่มีหมวกนิรภัย คิดว่าโอกาสเกิดอุบัติเหตุมีน้อย และบุคคลที่มาด้วยกันไม่ได้สวม [5]

ชนิดของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยมี 3 ชนิดคือ หมวกครึ่งใบ ลักษณะคล้ายหมวกเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีน้ำหนักเบาปกป้องได้แต่ครึ่งบนของศีรษะ หมวกเปิดหน้า ปกป้องศีรษะทั้งส่วนบน ส่วนล่าง และส่วนหลัง ตลอดจนบริเวณหู มีน้ำหนักประมาณ 700 กรัม ถึง 1 กิโลกรัม และหมวกเต็มหน้า ปกป้องศีรษะทั้งด้านหน้า ด้านหลัง และบริเวณคาง มีน้ำหนักตั้งแต่ 1.2 ถึง 1.5 กิโลกรัม



หมวกครึ่งใบ



หมวกเปิดหน้า



หมวกเต็มหน้า

ภาพที่ 1 ชนิดของหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัยให้พอดีกับขนาดของศีรษะ

วิธีการวัดศีรษะให้ใช้สายวัดวัดบริเวณหน้าผากวนไปรอบศีรษะ การทดสอบว่าหมวกนิรภัยมีขนาดพอดีกับศีรษะหรือไม่ให้ลองสวมหมวกและรัดสายรัดคางให้เรียบร้อย ลองใส่ศีรษะไปทางซ้ายขวาอย่างต่อเนื่อง ถ้าหมวกไม่แกว่งเลย แสดงว่าหมวกขนาดนี้พอดีกับศีรษะ หรือว่าแกว่งเล็กน้อยก็ไม่มีปัญหา แต่ถ้าแกว่งมากจนหมุนได้จะเป็นอันตราย ใช้มือข้างที่ถนัดจับด้านหลังหมวก แล้วออกแรงดันหมวกเล็กน้อยไปข้างหน้า โดยให้เกร็งคอไว้ แล้วใช้นิ้วก้อยของมืออีกข้างแหงนเข้าไปบริเวณส่วนหน้าผาก ถ้ามีช่องว่างแสดงว่าหมวกใหญ่เกินไป ใช้มือข้างหนึ่งจับบริเวณด้านหลังหมวก มืออีกข้างจับที่คางของหมวก แล้วผลักหมวกขึ้นลงอย่างต่อเนื่อง ถ้าศีรษะเียงขึ้นและก้มลงตามจังหวะที่ผลักแสดงว่าใช้ได้ แต่ถ้าทำแล้วศีรษะไม่ไปตามหมวกแสดงว่าหมวกหลวมอย่างเห็นได้ชัด เมื่อลองใส่และทดสอบผ่านทั้ง 3 วิธี โดยไม่มีการบีบรัดศีรษะที่ทำให้เลือดอัดแสดงว่าใช้ได้

ลักษณะของหมวกนิรภัยที่ดี

หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานมีความหนาของฟองน้ำภายในตั้งแต่ 2.5 cm. ขึ้นไป เปลือกนอกประกอบด้วย fiberglass หรือ ABS (Acrylonitrile-butadiene-styrene) ที่มีความหนา 4 cm. ขึ้นไป หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานมีความหนาของฟองน้ำต่ำ ชนิดที่ใช้ผลิตกล่องอาหารภายในเพียง 1.5 cm.

ผิวนอกทำจาก polyethylene หรือพลาสติกคุณภาพต่ำหนาเพียง 2-3 cm. ตำแหน่งที่ยึดสายรัดคางของหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานเป็นโลหะ หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน ยึดสายรัดคางกับเปลือกในของหมวกด้วยนอตกับแผ่นยางกระชากให้หลุดจากกันได้ง่าย หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานต้องผ่านการทดสอบแรงกระแทก ควรเลือกที่มีการรับรองจาก สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยสังเกตเครื่องหมาย มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานใช้ห่วงคู่ครึ่งวงกลมโลหะ (Double D-ring) ทำให้สายรัดคางไม่หลุดง่าย หมวกนิรภัยที่ใช้พลาสติกเป็นตัวยึดสายรัดคางมีโอกาสเปราะเสียได้ง่าย หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานบางครั้งพบปุ่มภายในซึ่งกีดฟองน้ำภายในและเป็นอันตรายต่อศีรษะได้ หมวกนิรภัยควรเลือกสีที่สดใสหรือติดเทปสีคาดติดไว้เพื่อให้เห็นได้ง่าย และหมวกนิรภัยควรเปลี่ยนใบใหม่เมื่อใช้ไปแล้ว 3-5 ปี

หมวกนิรภัยที่ดีสำหรับเด็ก

หมวกนิรภัยสำหรับเด็กควรมีคุณสมบัติที่ผ่านมาตรฐานด้านความปลอดภัย อย่างน้อยต้องเท่ากับที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน มีน้ำหนักเบาเหมาะสมกับช่วงอายุของเด็ก และพัฒนาเรื่องความสวยงามให้สอดคล้องกับความชอบของเด็ก [7]

หมวกนิรภัยถูกออกแบบมาให้จัดการกับพลังงานที่เกิดขึ้นจากการชน ภายในมีโฟมซึ่งมีคุณสมบัติยืดหดได้เมื่อเกิดการชนและกระแทก โฟมที่อยู่ภายในหมวก

มาตรการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

หน่วยงานภาครัฐทุกแห่ง ควรกำหนดให้สถานที่ราชการ เป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 28 เมษายน พ.ศ.2546 ที่กำหนดมาตรการปฏิบัติตามกฎหมาย นโยบายความปลอดภัยทางถนนของข้าราชการและเจ้าหน้าที่รัฐ โดยให้ทุกหน่วยงานแจ้งกำชับให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ในสังกัด ปฏิบัติตนเป็นตัวอย่างที่ดี ในการปฏิบัติตามกฎหมายนโยบายความปลอดภัยทางถนน เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง หากไม่ปฏิบัติตามถือว่าฝ่าฝืนกฎหมาย ให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณาลงโทษทางวินัย และเพื่อเป็นการลดความสูญเสียในกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงต่อการบาดเจ็บ เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงแรงงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข ปฏิบัติตามนโยบายนี้ อย่างเคร่งครัด [2]

สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการสวมหมวกนิรภัย

คนไทยบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมากในแต่ละปี รายงานสถานการณ์และแนวโน้มการบาดเจ็บรุนแรงในประเทศไทย ของสำนักงานระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ในปี พ.ศ. 2548 พบว่าคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 12,858 คน ในจำนวนนี้เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ประมาณร้อยละ 80 และเกือบทั้งหมดเป็นวัยรุ่น [3] ในปี พ.ศ. 2552 มีผู้เสียชีวิต 11,751 คน เฉลี่ยวันละประมาณ 30 คน คิดเป็นอัตราการตาย 18 คนต่อประชากรแสนคน ซึ่งสูงกว่าระดับสากลที่มีอัตราการตายไม่เกิน 10 คนต่อประชากรแสนคน โดย 3 ใน 4 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตเกิดจากบาดเจ็บที่ศีรษะอย่างรุนแรง เนื่องจากไม่สวมหมวกนิรภัย [1] ข้อมูลผู้บาดเจ็บรุนแรงอายุ 15 ปีขึ้นไป ที่รับไว้รักษาในโรงพยาบาล เช่น โรงพยาบาลศูนย์

โรงพยาบาลขนาดใหญ่ 30 แห่งทั่วประเทศ พบว่าผู้ชนท้ายรถจักรยานยนต์บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตสูงกว่าผู้ขับขี่ถึง 2.5 เท่า ทั้งนี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเสี่ยงต่อการเสียชีวิตร้อยละ 92.8 และผู้ชนท้ายเสี่ยงต่อการเสียชีวิตร้อยละ 96.8 และในผู้บาดเจ็บกลุ่มนี้ได้รับการบาดเจ็บที่ศีรษะถึงร้อยละ 80.6 อัตราการเสียชีวิตในช่วงกลางวันสูงถึงร้อยละ 85 นอกจากนี้พบว่าค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ป่วยที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอยู่ที่ 15,992 บาท หรือประมาณ 3 เท่า ของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย [4]

ข้อมูลศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ายานพาหนะอื่น แต่เป็นพาหนะยอดนิยมของคนไทย [5] ข้อมูลจากสถาบันหมวกนิรภัย คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร [6] พบว่ารูปแบบการชนที่พบบ่อยที่สุดคือรถจักรยานยนต์ชนท้ายคู่กรณี พบในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดร้อยละ 14.4 และ 9.2 ตามลำดับ และรถคู่กรณีเสียชีวิตหน้ารถจักรยานยนต์ พบในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดร้อยละ 7.5 และ 4.7 ตามลำดับ การสวมหมวกนิรภัยในกรุงเทพมหานครในกลุ่มอุบัติเหตุผู้ขับขี่ 723 คน พบสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 66 กลุ่มอุบัติเหตุผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 29 กลุ่มเสี่ยงผู้ขับขี่ 65,515 คน สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 86 กลุ่มเสี่ยงผู้โดยสาร 20,249 คน สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 48 การสวมหมวกนิรภัยในต่างจังหวัดในกลุ่มอุบัติเหตุผู้ขับขี่ 359 คน สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 22 กลุ่มอุบัติเหตุผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 4 กลุ่มเสี่ยงผู้ขับขี่ 27,997 คน สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 40 กลุ่มเสี่ยงผู้โดยสาร 12,923 คน สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 11 การฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์พบมากที่สุดในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดคือการฝึกด้วยตนเองร้อยละ 87.8 และ 76.3 ตามลำดับ

ผลสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของมูลนิธิไทยโรดส์ 30 จังหวัดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.

6. สถาบันหมวกนิรภัย คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัย
ศิลปากร. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย. [online]
available:[http://oldweb.pharm.su.ac.th/
helmetinstitute/article_research/](http://oldweb.pharm.su.ac.th/helmetinstitute/article_research/). 2011.
7. Clinic dek. หมวกกันน็อคของเด็กไม่ใช่เรื่องเล็ก
อีกต่อไป. [online] available:[http://www.
clinicdek.com/index.php?option=com_
content&task=view&id=341&Itemid=75](http://www.clinicdek.com/index.php?option=com_content&task=view&id=341&Itemid=75). 2011
8. Sirintip. อย่าประมาท เดินทางใกล้ไกล สวมหมวก
นิรภัยให้ลูกทุกครั้ง. [online] available:[http://
www.thaihealth.or.th/partner/arti_partner/
23161](http://www.thaihealth.or.th/partner/arti_partner/23161). 2011.

