

สถานการณ์ล่าสุดของปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยในประเทศไทย

บทความตีพิมพ์ในหนังสือ "14 แยกความคิด-อุบัติเหตุทางถนน"
ของศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, พ.ศ. 2552

โดย ปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ตัวเลขสถิติจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนในประเทศไทยกว่า 16 ล้านคัน หรือประมาณร้อยละ 60 ของจำนวนยานพาหนะทุกประเภท¹ สะท้อนให้เห็นถึงค่านิยม วัฒนธรรมในการใช้ชีวิต และการเลือกวิธีการเดินทางของผู้คนในสังคม ที่มีการปรับตัวให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่ระบบขนส่งสาธารณะได้รับการพัฒนาที่ล่าช้าเมื่อเทียบกับความเจริญเติบโตของเมืองและเศรษฐกิจของประเทศ แต่คงไม่มีใครปฏิเสธได้ว่า รถจักรยานยนต์ที่เป็นยานพาหนะยอดนิยมอันดับหนึ่งนี้เอง มีความอันตรายในตัวเองด้วยลักษณะที่ไม่มีตัวถังห่อหุ้มปกป้องผู้ขับขี่และผู้โดยสารเหมือนอย่างเช่นรถยนต์หรือรถโดยสาร ทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุย่อมมีความเสี่ยงในการบาดเจ็บค่อนข้างสูง และอาจถึงขั้นเสียชีวิตได้ หากการบาดเจ็บเกิดขึ้นที่บริเวณอวัยวะสำคัญของร่างกาย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะอย่างรุนแรงที่มักเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุที่ใช้รถจักรยานยนต์

หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่ถูกออกแบบเพื่อช่วยป้องกันและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ โดยตามประวัติแล้ว การสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางรถจักรยานยนต์ มีจุดเริ่มต้นมาจากแนวคิดและการค้นคว้าของท่านเซอร์ Hugh Cairns ศัลยแพทย์ชาวอังกฤษที่เชี่ยวชาญด้านระบบประสาท ซึ่งค้นพบว่าการสูญเสียชีวิตของทหารที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 มีสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะ และได้เสนอให้มีการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ทั้งในภารกิจของทหาร และในหมู่พลเรือน² ทั้งนี้ งานศึกษาวิจัยของต่างประเทศในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ได้ยืนยันถึงประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ว่าสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยจากการรวบรวมและสังเคราะห์ผลการศึกษาวิจัยในประเทศต่าง ๆ จำนวนกว่า 60 เรื่อง พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วการสวมหมวกนิรภัยสามารถลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุได้ถึง 42%³

¹ ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2552

² Maartens, Nicholas F., Wills, Andrew D., and Adams, Christopher B.T. (2002) Lawrence of Arabia, Sir Hugh Cairns, and the Origin of Motorcycle Helmets, *Neurosurgery*, Vol.50, Issue 1, pp 176-180.

³ Liu, B.C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., Blows, and S., Lo, S.K. (2008). Helmets for preventing injury in motorcycle riders, *Cochrane Database of Systematic Reviews*, Issue 1, Art. No.: CD004333. DOI: 10.1002/14651858.CD004333.pub3.

สำหรับในประเทศไทย มีการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ในระดับจังหวัด เช่น ขอนแก่น สงขลา^{4,5,6} โดยตัวเลขในแง่ของประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยที่อาจนำไปอ้างอิงและเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในต่างประเทศนั้น ได้ถูกนำเสนอไว้ในงานวิจัยที่ผ่านมาเร็ว ๆ นี้ของ กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และ คณะ (2008) ที่ใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติในการวิเคราะห์ข้อมูลเฝ้าระวังบาดเจ็บในกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 28,740 ราย จากโรงพยาบาล 28 แห่งทั่วประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2544 ถึง 2549⁷ และพบหลักฐานในเชิงสถิติว่า การใช้หมวกนิรภัยสามารถลดโอกาสในการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ถึง 43% สำหรับผู้ขับขี่และ 58% สำหรับผู้ซ้อนท้าย ดังนั้น หากที่ผ่านมาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทุกคนสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ คงช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้เป็นจำนวนมาก

การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์นั้น ด้านหนึ่งเป็นเรื่องของความสมัครใจและความตระหนักถึงความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยของตนเอง ในขณะที่อีกด้านหนึ่งเป็นเรื่องของข้อกฎหมายและการบังคับให้ต้องปฏิบัติตาม ย้อนหลังไปเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2527 หรือประมาณ 12 ปี ก่อนการเริ่มบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยในประเทศไทยในปี พ.ศ. 2539 นักวิจัยชาวญี่ปุ่น คือ ศาสตราจารย์ อากิรา อิชิโด จากสถาบันเอไอที ได้ทำสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์บนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร บริเวณ 8 เมืองหลักในจังหวัดอื่นที่สำคัญทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ จำนวนรวมเกือบ 4 แสนคัน พบว่า ผู้ขับขี่ ร้อยละ 30 – 70 สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ผู้ซ้อนท้ายที่สวมหมวกนิรภัยมีเพียงไม่กี่ร้อยละ 10 โดยอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มที่สูงกว่าเมื่อเทียบกับพื้นที่ต่างจังหวัด⁸

ในช่วงเวลาสิบกว่าปีที่ผ่านมา เชื่อว่าทุกคนคงได้เห็นหรือสัมผัสได้ถึงความตื่นตัวและความพยายามของผู้ที่เกี่ยวข้อง ในการขับเคลื่อนและดำเนินมาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายเรื่องหมวกนิรภัย เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัยบนท้องถนน ที่มีเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยหากพิจารณาว่าผลสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยเมื่อปี พ.ศ. 2527 นั้น

⁴ Phuenpathom, N., Sriplung, H., Paisamsilapa, S. (2001) Effectiveness of the motorcycle helmet in head injury prevention, Asian Journal of Surgery, Vol. 24, No. 1, pp. 11–15.

⁵ Ichikawa, M., Chadbunchachai, W., Marui, E. (2003) Effect of the helmet act for motorcyclists in Thailand, Accident Analysis and Prevention, Vol. 35, pp.183-189.

⁶ Nakahara, S., Chadbunchachai, W., Ichikawa, M., Tipsuntornsak, N., Wakai, S. (2005) Temporal distribution of motorcyclist injuries and risk of fatalities in relation to age, helmet use, and riding while intoxicated in Khon Kaen, Thailand, Accident Analysis and Prevention, Vol. 37, pp. 833-842.

⁷ Kanitpong, K., Boontob, N., and Tanaboriboon, Y. (2008) Helmet use and effectiveness in reducing the severity of head injuries in Thailand, Transportation Research Record 2048, Journal of Transportation Research Board, pp. 66-76.

⁸ Ishido, Akira (1985) Analysis on motorcycle riders in Thailand, Geotechnical and Transportation Engineering Division, Asian Institute of Technology.

เป็นข้อมูลฐาน การสำรวจสถานการณ์ในปัจจุบันของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่พอจะใช้
ในการเปรียบเทียบ ได้สะท้อนให้เห็นว่าความพยายามที่ผ่านมาค่อนข้างได้ผลในระดับหนึ่ง



รูปที่ 1 สภาพจราจรและการสวมหมวกนิรภัยในกรุงเทพมหานครในอดีตและปัจจุบัน
ที่มา: Akira (1985) และ ผู้เขียน

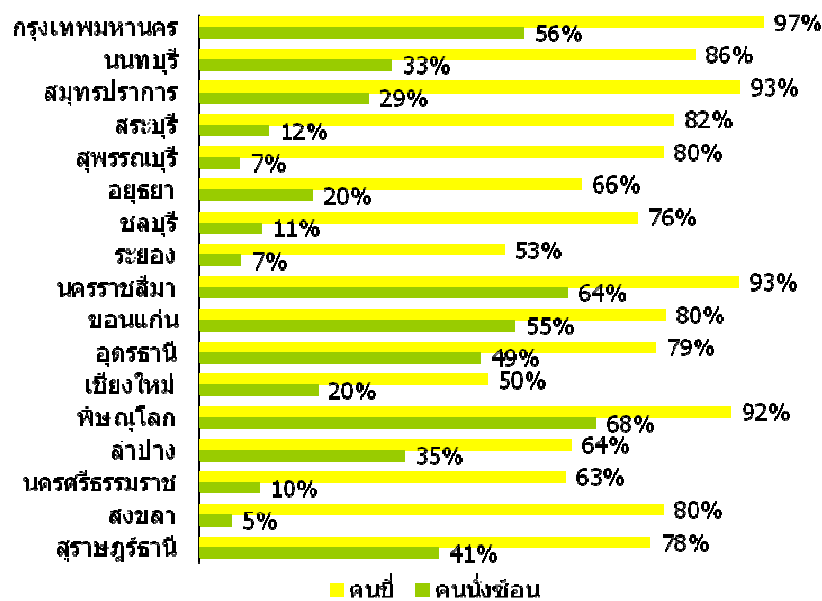
จากการสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เขตเมืองจำนวนรวมกว่า
140,000 ราย ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดภูมิภาค รวมทั้งสิ้น 17 จังหวัด เมื่อช่วง
ปลายปี พ.ศ. 2551 โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยและเครือข่ายมหาวิทยาลัยใน
ภูมิภาค^๑ พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ สูงขึ้น

^๑ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2551) โครงการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ในเขตเมืองของกรุงเทพมหานครและจังหวัดภูมิภาค, รายงานฉบับ
สมบูรณ์, ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

กว่าที่พบจากการสำรวจเมื่อเกือบ 25 ปีที่แล้วอย่างชัดเจน โดยในปัจจุบันอัตราการสวมหมวกนิรภัยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 78 สำหรับผู้ขับขี่ และร้อยละ 30 ในกลุ่มผู้โดยสาร

แม้ว่าการเพิ่มขึ้นของอัตราการสวมหมวกนิรภัยดังกล่าวนับว่าเป็นสัญญาณที่ดี แต่สถานการณ์ในปัจจุบันของปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยยังอยู่ในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาความรุนแรงของปัญหารายพื้นที่ (รูปที่ 2) ซึ่งมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน อาทิ เช่น ปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ในหลายจังหวัด ได้แก่ ระยอง เชียงใหม่ ลำปาง อุดรธานี นครศรีธรรมราช ที่พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เกิน 2 ใน 3 ที่สวมหมวกนิรภัย

อย่างไรก็ดี ปัญหาที่พบเห็นได้ชัดเจนในขณะนี้และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรให้ความสนใจมากขึ้น คือ การไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารหรือนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ดังที่กล่าวข้างต้น อัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้โดยสารโดยเฉลี่ยยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ คือ ประมาณร้อยละ 30 เท่านั้น โดยจังหวัดที่มีสถานการณ์ปัญหารุนแรงมากที่สุดได้แก่ นครศรีธรรมราช ชลบุรี ระยอง สระบุรี และ สุพรรณบุรี ที่พบว่าผู้โดยสารที่สวมหมวกนิรภัย ไม่ถึงร้อยละ 10 ในขณะที่จังหวัดพิษณุโลกซึ่งมีสถานการณ์ปัญหารุนแรงน้อยที่สุด ยังมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 68 เท่านั้น



รูปที่ 2 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในเขตเมือง
ที่มา: ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2551)

มาตรการทางกฎหมายที่บังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2539 กำหนดให้ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุ และได้มีการปรับเพิ่มโทษเป็น 2 เท่าสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยมาตั้งแต่ ธันวาคม

พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา รวมไปถึงความเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บของผู้โดยสารหากเกิดอุบัติเหตุที่ไม่น้อยไปกว่าการขับขี่เอง ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วไปน่าจะพึงตระหนัก แต่สถานการณ์ความรุนแรงของปัญหาที่น่าเสนาหว่างต้น มีนัยสำคัญที่สะท้อนถึงปัญหาบางประการและความยากในการทำให้ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์หันมาสวมหมวกนิรภัยกันมากขึ้น

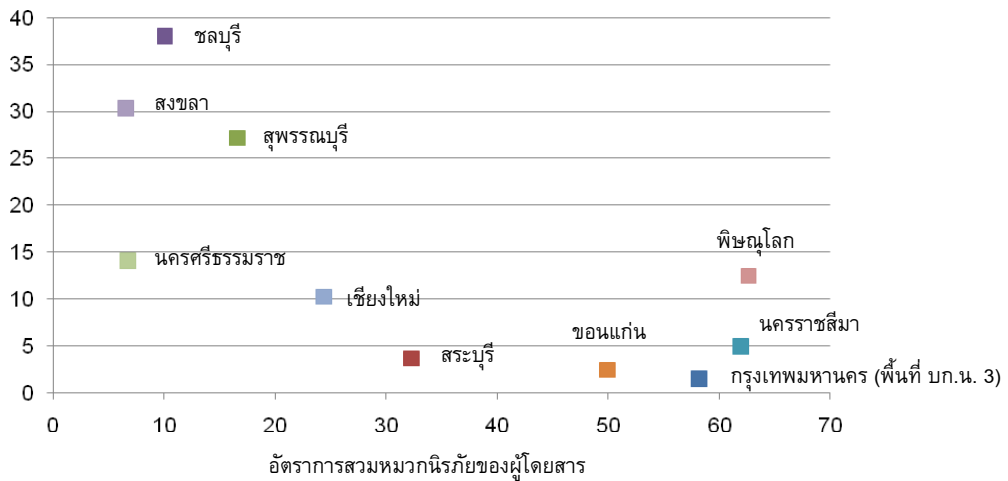
การสำรวจทัศนคติและการรับรู้ต่อกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย¹⁰ เมื่อช่วงเดือนมิถุนายน 2552 ที่ผ่านมา โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยร่วมกับเครือข่ายมหาวิทยาลัยในภูมิภาค ได้สะท้อนถึงสถานการณ์ปัจจุบันเกี่ยวกับความเข้าใจของประชาชนที่ไม่ถูกต้องในเรื่องกฎหมายหมวกนิรภัย และระดับความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายที่เกิดขึ้นจริงในทางปฏิบัติ โดยจากการสอบถามผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ 10 จังหวัดทั่วประเทศ จำนวนกว่า 3,700 คน พบว่า ร้อยละ 15 เข้าใจว่าการช้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นไม่ใช่เรื่องที่ผิดกฎหมาย ในขณะที่ร้อยละ 32 ระบุว่า เป็นพฤติกรรมที่ผิดกฎหมายแต่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เรียกจับกุม นอกจากนี้การสำรวจยังพบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่ทราบเรื่องการเพิ่มโทษปรับแก่ผู้ขับขี่ที่มีผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นสัดส่วนโดยเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 54

ที่สำคัญยิ่งไปกว่านั้น เมื่อพิจารณาข้อมูลแต่ละจังหวัด ยังพบว่าทัศนคติและการรับรู้ต่อการบังคับใช้กฎหมายในทั้งสามประเด็นดังกล่าว มีความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องชัดเจนกับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ได้ทำการสำรวจในพื้นที่เดียวกันและช่วงเวลาใกล้เคียงกัน โดยจังหวัดที่มีสัดส่วนผู้โดยสารที่สวมหมวกนิรภัยค่อนข้างต่ำ มักพบว่ามีสัดส่วนของการขาดความเข้าใจต่อกฎหมายสำหรับคนนั่งซ้อน การระบุว่าตำรวจมักไม่เรียกจับกุม และการขาดความตระหนักถึงการเพิ่มโทษปรับแก่ผู้ขับขี่ ค่อนข้างสูงกว่าจังหวัดอื่น (รูปที่ 3)

จากสถานการณ์ดังกล่าว การเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์สื่อสารกับประชาชน ทั้งเพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย รวมไปถึงความตระหนักและความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจนเกี่ยวกับความจำเป็นตามกฎหมายในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหามักถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาและสั่งการในระดับนโยบายอยู่เสมอ แต่การละเลยการใช้หมวกนิรภัยที่ยังสามารถพบเห็นบ่อยครั้งตามท้องถนนในปัจจุบัน เป็นเครื่องบ่งชี้ให้เห็นว่าสิ่งที่อาจจำเป็นต้องนำกลับไปพิจารณาทบทวน คือ หลักปฏิบัติในระดับพื้นที่

¹⁰ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2552) การติดตามผลโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมายในระยะแรกต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในเขตเมือง, รายงานฉบับสมบูรณ์, ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

สัดส่วนการขาดความเข้าใจต่อ
กฎหมายหมวกนิรภัยสำหรับคนผู้โดยสาร

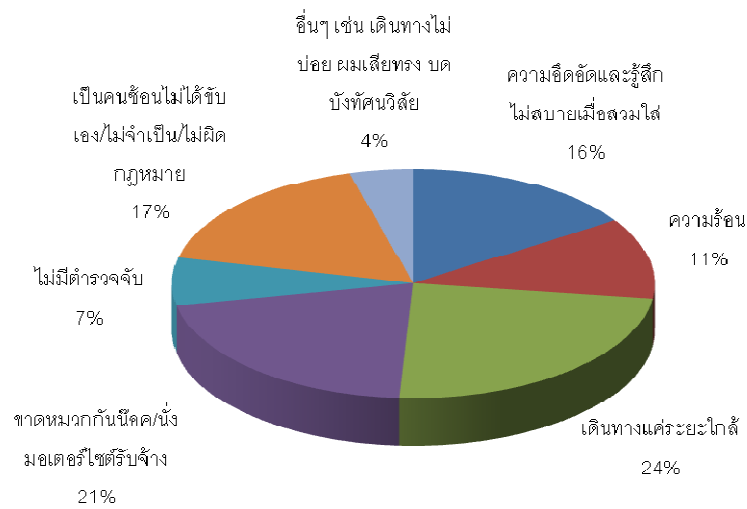


รูปที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารและการขาดความเข้าใจต่อกฎหมายหมวกนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร
ที่มา: ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2552)

ความไม่เพียงพอของกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันวินัยจราจร ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญที่สะสมมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ส่วนหนึ่งอาจแก้ไขด้วยการอาศัยหลักบริหารจัดการทรัพยากรกำลังพลอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งคำว่าประสิทธิภาพในที่นี้หมายถึง การเพิ่มระดับความเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการถูกตรวจจับหากไม่สวมหมวกนิรภัย โดยวิธีการที่อาจนำมาใช้คือการวางแผนและออกปฏิบัติการบังคับหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยการสุมเวลาและสถานที่ ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่แน่นอนสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการถูกตรวจจับ ณ เวลา หรือ สถานที่ใด หากไม่สวมหมวกนิรภัย อย่างไรก็ดี การสื่อสารที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายในเรื่องข้อกฎหมายและความจำเป็นในการเพิ่มระดับความเข้มงวดกวดขันเป็นสิ่งสำคัญที่ขาดไม่ได้ โดยเฉพาะปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้นั่งซ้อนท้าย การตักเตือนผู้กระทำผิดในช่วงเริ่มต้นควบคู่ไปกับการสื่อสารให้ประชาชนในพื้นที่รับรู้ถึงกำหนดเวลาที่ชัดเจนในการเริ่มนำบทลงโทษปรับมาบังคับใช้อย่างจริงจัง น่าจะเป็นทางออกที่ดีเพื่อให้ประชาชนมีเวลาเรียนรู้และปรับตัว

นอกจากนั้น การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกเพื่อกระตุ้นจิตสำนึกและเสริมสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ควรตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเข้าใจถึงมูลเหตุหรือปัจจัยที่ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีความสำคัญไม่เฉพาะเพียงมาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ แต่รวมไปถึงมาตรการแก้ไขปัญหาในมิติอื่นๆ ที่อาจต้องส่งเสริมให้เกิดการขับเคลื่อนและดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม จากการศึกษาเบื้องต้นที่ทำการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองของ 10 จังหวัดทั่วประเทศ จำนวน 210 คน ได้พบทัศนคติและเหตุผลที่หลากหลายในการปฏิเสธที่จะสวมหมวกนิรภัยขณะเดินทาง¹⁰ เช่น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 24 หรือประมาณ 1 ใน 4 ให้เหตุผลว่าการเดินทางแต่ละระยะใกล้ไม่น่ามีความจำเป็นต้องสวมหมวก ขณะที่อีกร้อย

ละ 27 ให้เหตุผลเรื่องความร้อนและความอึดอัดไม่สบายขณะสวมใส่ และอีกประมาณร้อยละ 21 ระบุว่าไม่มีหมวกนิรภัยหรือไม่ได้ใส่เพราะปกตินั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง (รูปที่ 4)



รูปที่ 4 ทศนคติและเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย
ที่มา: ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2552)

จากข้อมูลและผลการศึกษาที่นำเสนอมาทั้งหมด บ่งชี้ให้เห็นว่าการลดพฤติกรรมเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัยบนท้องถนนในประเทศไทย ยังคงเป็นภารกิจที่ทำนายต่อไปสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย การเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องของประชาชนต่อข้อบังคับและกฎหมายเป็นสิ่งที่จะต้องเร่งดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การกวาดล้างบังคับและรณรงค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย อาจยังไม่ใช่วิธีการสำเร็จตายตัวที่จะช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน ปัจจัยและสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัย รวมไปถึงข้อจำกัดและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นต่อผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องทำความเข้าใจอย่างลึกซึ้ง และเป็นโจทย์สำคัญที่ต้องได้รับการตอบสนองอย่างจริงจัง