

道路安全与健康

头盔：骑乘人的一道安全防线

本报记者 陈祎琪

今年7月1日是强制性国家标准《摩托车、电动自行车乘员头盔》(GB811-2022)实施一周年。

当前，电动自行车因经济、便捷已成为我国群众短途出行及外卖配送的重要交通工具。数据显示，我国电动自行车保有量已达3.5亿辆，2023年全国规模以上企业累计生产电动自行车4228万辆，均居世界第一。但与此同时，电动自行车交通事故的发生率也在攀升。

数据显示，2019年全国道路交通事故伤亡人员中，驾驶电动自行车导致的死亡人数达8639人，受伤人数达44677人，伤亡人数接近非机动车伤亡人数的70%。这意味着，平均每小时就有1名电动自行车骑行者死于道路交通事故，有5名电动自行车骑行者因道路交通事故受伤。

对此，中国质量认证中心工程师郝鑫瑞表示，“正确佩戴安全头盔、规范使用安全带能将交通事故死亡风险降低60%~70%。”

遇到危险后的最后一道防线

“肉包铁”，常被用来描述电动车骑乘人的状态。这是因为电动自行车结构特殊，骑乘人处于裸露无保护状态，骑乘人的头部处于突出位置，一旦发生交通事故，头往往先着地或者撞击车辆以及其他物体，且遭受的撞击力量巨大。有研究显示，颅脑损伤是道路交通事故致死的最主要原因，而在电动自行车交通事故中，因颅脑损伤致死的比例更高，超过80%。

而安全头盔作为骑行交通工具驾乘人员常用的头面部保护装置，长期以来在降低交通事故中因头部受伤导致严重伤害或致死性伤害的危险性上发挥着巨大作用，是摩托车、电动自行车驾乘人员遇到危险后的最后一道防线。《道路交通安全法》第51条规定，摩托车驾驶人及乘坐人员应当按规定戴安全头盔。

中国疾病预防控制中心慢性非传染性疾病预防控制中心伤害防控与心理健康室副主任邓晓曾公开表示，安

全头盔能够减少63%的头部受伤和88%的颅脑损伤，不戴安全头盔的两轮机动车驾驶员受伤人数是戴头盔者的3倍之多。

头盔呈光滑半球状，受到冲击时的变形或裂纹以及内部护垫能起到缓冲作用，还能分散和吸收一部分冲击力，从而起到保护头部的作用。原中国人民公安大学交通管理学院教授刘建军说，“现实中也有案例，戴了安全头盔的驾驶者摔倒之后能爬起来，但没有戴安全头盔的站不起来了，不戴头盔受到的伤害显然更重。”

尽管这样的认知已获得大多数公众的认可，但在实际行为上，电动自行车骑乘人不佩戴头盔的现象仍屡见不鲜。曾经有人站在十字路口，观察了十分钟来往的车辆，发现其中骑电动车戴头盔的只有寥寥十几人，佩戴率只有10%左右。

有调查表示，电动自行车骑乘人不佩戴头盔主要基于以下几个原因：发型因素，不想头发被压得扁扁的；怕热，尤其是夏天；头盔涨价，舍不得花钱；本身戴眼镜，不方便戴头盔；没有地方安放，不想停车后一直拎在手里。此外，为应对检查，骑乘人对安全头盔带而不戴、象征性戴的行为也时有发生。

“五步法”正确选购头盔

自去年7月1日起，强制性国家标准《摩托车、电动自行车乘员头盔》(GB811-2022)(以下简称“新国标”)在全国范围内实施。“新国标”在原有摩托车头盔的基础上，首次将电动自行车乘员(包括驾驶人及乘坐人员)头盔纳入标准范围，对产品结构、固定装置稳定性、佩戴装置强度、吸收碰撞能量性能、耐穿透性能等方面作了明确规定，从质量标准上更好地保障消费者安全需求。

在适用性方面，“新国标”考虑到亚洲人的头型尺寸，头型由旧标准的大、中、小、特小四个头型修改为A、E、J、M、O五个头型，兼顾了成人和儿童的需

求；按照形状分为全盔、3/4半盔(春秋盔)和1/2半盔(夏盔)，适应了不同季节的适用需求。

关于消费者应如何选购头盔，郝鑫瑞介绍了“五步法”。一看，看产品的外观、结构组成(硬质的外壳、厚实的缓冲层、较宽且牢固的系带和插口)以及规范的中文标识，包括规范的厂名厂址、产品名称、执行标准、合格标志等；二闻，用鼻子闻一闻头盔是否有刺激性气味，选择无气味或气味较小的产品；三按，用手稍用力按压头盔的发泡材料缓冲层，选择缓冲层手感密实或有轻微反弹感，不出坑、不掉渣的产品；四戴，试着佩戴头盔，头盔与头部贴合，佩戴舒适，如果配有护目镜，选择护目镜透光性能更好的透明镜片；五问，不同头盔种类的防护性能不一样。“新国标”实施后，B类头盔仅适用于电动自行车乘员，A类头盔既适用于摩托车乘员，也适用于电动自行车乘员。“在购买头盔时，要选购有3C认证标志的产品。”郝鑫瑞说，“今年国家认证认可监督管理委员会把电动自行车乘员头盔也纳入了3C认证的管理范围，2025年5月1日起，未获得3C认证的头盔将不能出厂销售。”

除了选择质量过关的头盔，掌握正确的头盔佩戴方法也很重要。专家介绍，首先，量好头围或试戴头盔后确定头盔尺码，佩戴时需将后部调节器开至最大。其次，水平佩戴头盔，不可前仰或后翘。头盔后翘会遮挡视线，无法保护头后部位置的安全性，头盔前仰会导致头盔无法保护前额位置的安全性。再次，调节器旋紧，直到头盔不晃动并感觉舒适。最后，调整头盔两侧织带黑色分叉扣的高度，使耳朵的位置正好位于前后两个织带中间，将下巴插口的位置调整好长度并扣紧，确保下颚处留有一指空隙。

郝鑫瑞提醒，“头盔一定要试戴，而且必须系上头盔颤带，不系扣相当于没



图片来源：视觉中国

戴，大小不合适甚至还会导致二次伤害。另外，头盔也有使用年限，骑行者应每隔三年更换一次。”

尽快推动头盔国家立法

2020年4月，公安部“一盔一带”安全守护行动在全国各地开展。行动期间，公安交管部门加强执法管理，依法查纠摩托车、电动自行车骑乘人员不佩戴安全头盔，汽车驾乘人员不使用安全带行为，助推养成安全习惯。

2021年2月，公安部交通管理局官方微博发布消息称，“行动开展以来，电动自行车、摩托车驾乘人员交通事故死亡率同比分别下降11.7%、14.2%；电动自行车驾乘人员死亡人数自2006年以来首次下降；电动自行车安全头盔平均佩戴率从行动前的不足20%提高到当前的54%，宁波等部分城市安全头盔佩戴率达到90%以上，成果显著。”

在立法层面，截至2020年11月26日，我国共有40部地方立法对电动自行车头盔佩戴问题作出了规定，涵盖18个省区市。然而，由于全国立法层面没有明确提出电动自行车头盔佩戴的强制性要求，很多地方在推进立法时遇到权限问题，无法强制要求佩戴安全头盔。

对此，苏州大学王健法学院副教授施立栋建议，要尽快推动头盔写入国家立法，以缓解目前地方推动头盔立法合法性时存在的困难。此外，国家和地方在立法时，需要考虑并完善头盔生产及销售标准、外卖快递等重点行业的监管、相关保险以及头盔寄存等事宜。

“我们预估如果每一个骑行人员都能够正确佩戴头盔，一年可以挽救2500~3500人的生命，全国道路交通事故死亡人数可以减少5%左右，这个比例是非常可观的。”公安部道路交通安全研究中心城市交通管理研究部主任戴帅说。