

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อ
ของผู้นับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

Factors on Drunk Driving Behaviour and Media Exposure
of Motorcyclist in Bangkok Metropolitan

อุษา บิ๊กกินส์*
Ousa Biggins*

*ผู้อำนวยการหลักสูตรมหาบัณฑิต สาขานิเทศศาสตร์ คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

*Director of Master of Communication Arts, Faculty of Communication, Dhurakij Pundit University

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ในครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบผสมผสานทั้งการวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยผู้วิจัยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจำนวนทั้งหมด 1,011 ชุด มีการสนทนากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์เมาแล้วขับ ที่มีอายุระหว่าง 18-24 ปี จำนวน 36 คน และ การสัมภาษณ์เจาะลึกกลุ่มวัยรุ่นชายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์และมีประสบการณ์เมาแล้วขับ ที่มีอายุระหว่าง 18-24 ปี จำนวน 40 คนในจังหวัดกรุงเทพฯ การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ 2 ข้อคือ เพื่อค้นหาปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่มีเมาและเพื่อศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมา

ผลการศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors) ที่มีผลต่อการเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ปัจจัยด้านจิตวิทยา ปัจจัยด้านพฤติกรรม ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม พฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิท

ส่วน พฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมา พบว่าสื่อที่กลุ่มวัยรุ่นเปิดรับมากที่สุดคือสื่อโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ต วัยรุ่นรับรู้สื่อสติกเกอร์ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์และสื่อทางโทรทัศน์ ส่วนสื่อสิ่งพิมพ์ไม่ค่อยแพร่หลายเท่าที่ควร และไม่น่าสนใจสำหรับวัยรุ่น สติกเกอร์มีข้อดีที่ทำให้พบเห็นบ่อย ทำให้รู้สึกชินตาเมื่อเปิดรับสื่อแล้ววัยรุ่นจะให้ความสนใจกับสื่อที่มีลักษณะขบขันและน่ากลัวมากกว่าสื่อที่ให้ข้อมูลข่าวสารทั่วไป นอกจากนี้กลุ่มวัยรุ่นได้ให้ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสื่อรณรงค์ว่า สื่อรณรงค์ที่ติดนั้นควรเป็นสื่อวิดีโอ ภาพเคลื่อนไหว เน้นให้เห็นอุบัติเหตุที่น่ากลัว ติดขวดเหล้า ติดตามโต๊ะที่จะดื่ม ติดตามร้านเหล้า และ ควรเน้นภาพที่น่ากลัวแล้วติดข้างขวดเหมือนบุหรี่

คำสำคัญ: ปัจจัยด้านจิตวิทยา ปัจจัยด้านพฤติกรรม ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม พฤติกรรมการเปิดรับสื่อ วัยรุ่น

Abstract

The research topic “Factors on Drunk Driving Behaviour and Media Exposure of Motorcyclist in Bangkok Metropolitan” was the mixed research methods including quantitative and qualitative research”. The researcher collected data with 1,011 questionnaires. I employed the focus group of drunk driving motorcyclists aged between 18-24 years old about 36 people and in-depth interview adolescents who had drunk driving experience aged between 18-24 years old about 40 people in Bangkok. The research had two objectives which were to explore factors on drunk driving adolescents and to study the behavior of media exposure of drunk driving motorcyclists.

The result of the study “Factors on Drunk Driving Behaviour and Media Exposure of Motorcyclist in Bangkok Metropolitan”, I found that risks factors on drunk driving motorcyclists including Demographic factor, psychological factor, behaviour factor, social and cultural factor and behaviour of drunk driving close friends.

For media exposure behaviour of drunk driving motorcyclists, I found that most of adolescents expose to television and internet. They perceived stickers, public relations billboard, posters and television. However, the printed media were not popular and interesting for adolescents. The stickers were shown often and made the people get used to. Adolescents attracted to funny and scared media rather than informative media. They also suggested on the campaign that good campaigns should be video moving pictures and focused on scary accident. They should be at the alcohol bottles and at the tables in restaurants, at the stores and should focus on scary pictures at the alcohol bottle as the cigarettes.

Keywords: Psychological Factor, Behaviour Factor, Social and Cultural Factor ,Media Exposure Behaviour , Adolescent

บทนำ

จากรายงานขององค์การอนามัยโลก ระบุว่าในแต่ละปีคนทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณ 1.3 ล้านคน ในจำนวนนี้ได้รับบาดเจ็บและพิการถึง 50 ล้านคน ทั้งนี้ ร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลกเกิดในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำ-ปานกลางซึ่งมักเกิดกับ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คนเดินถนนและคนเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะที่ไม่ปลอดภัย และประมาณการว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนจะเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของคนทั่วโลก ในอีก 10 ปีข้างหน้า

ในประเทศไทย อุบัติเหตุทางท้องถนน เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของคนไทยในยุคปัจจุบัน ในแต่ละปี ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ยปีละ 12,000 คน หรือวันละ 33 คนและมีแนวโน้มจะเพิ่มเป็นสองเท่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ โดยพบว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นกำลังหลักของครอบครัว และร้อยละ 30 ของผู้บาดเจ็บมีอายุต่ำกว่า 20 ปีและแต่ละปีมีผู้พิการรายใหม่กว่า 5,000 ราย

นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุที่เกิดบนท้องถนนเป็นรถจักรยานยนต์ ทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจาก รถจักรยานยนต์ถึง 8,000 คนต่อปี โดยแนวโน้มของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชนที่อายุน้อยกว่า 15 ปี เพิ่มสูงขึ้น ขณะที่การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ ที่เข้ารับการรักษา เฉลี่ยร้อยละ 14 และเหลือเพียงร้อยละ 4.7 ในผู้ซ้อนท้าย ด้านความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากรายงานของกระทรวงคมนาคม ล่าสุดระบุว่า ประเทศไทยมีมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่ที่ 232,845 ล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (จีดีพี) ทั้งที่ค่าเฉลี่ยทั่วไปไม่ควร

เกินร้อยละ 1-2 ของจีดีพี Blogger Aitiyaporn (3 มิถุนายน 2554)

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 – พ.ศ.2551 คนไทยเสียชีวิต 138,158 คน บาดเจ็บ 9,135,787 คน รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดเหตุสูงสุด ร้อยละ 80 พหุติกรรมมาแล้วซ้ำ ร้อยละ 50 ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจจากการวิจัยของ TDRl ปีละ 2 แสนล้านบาท ขณะที่รัฐเก็บภาษีได้ปีละ 90,281 แสนล้านบาท ปี 2551 มีผู้ถูกจับในคดีเมาแล้วขับ 58,907 คน ปี 2552 (ม.ค.-ก.ค.) มีผู้ถูกจับในคดีเมาแล้วขับ 87,628 ราย สาเหตุหลักของอุบัติเหตุและการเสียชีวิตส่วนใหญ่ยังเป็นพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ขับขี่เองทั้งขับเร็ว เมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย ขณะที่มาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เข้มแข็งยังมีเฉพาะบางพื้นที่ทำให้ไม่สามารถลดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้

เมาแล้วขับถือเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดการพิการและการเสียชีวิต จากเวทีการประชุมวิชาการสุราระดับชาติครั้งที่ 2 โดยความร่วมมือของ ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) กรมสุขภาพจิต สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้มีการนำเสนอโครงการวิจัย เรื่องการศึกษาผลกระทบของเหยื่อจากการขับขี่วดยานขณะเมาสุราเพื่อหา มาตรการป้องกันแก้ไข ปี 2549 โดยมี กรณีศึกษา ผู้พิการจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ 100 กรณี ซึ่งเป็นผู้พิการระดับต่างๆ อายุตั้งแต่ 12-70 ปี โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 35ปี พบว่ากลุ่มวัยรุ่น และเยาวชนชายได้รับอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 63 วัย รุนชายนเมาแล้วขับร้อยละ 54 ถูกคนเมาชนร้อยละ 24 และโดยสารในรถที่คนเมาขับร้อยละ 22 ฉะนั้น วัยรุ่นและเยาวชนชายจึงเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงใน

การเกิดอุบัติเหตุสูงมาก

การป้องกันอุบัติเหตุ อันเกิดมาจากผู้ขับขี่ ต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์นั้น สิ่งสำคัญที่สุดคือ วิธีการทำให้กลุ่มเยาวชนเหล่านั้น ลดหรือเลิกดื่มเครื่องดื่ม จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มเยาวชนมีความคิด 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ต้องการดื่มไม่ว่าจะด้วยเหตุผลอะไรก็ตาม กับกลุ่มที่ต่อต้านเครื่องดื่มประเภทนี้ ปัญหาอยู่ที่ เหตุผลส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดการดื่มสุรา คืองานเลี้ยงสังสรรค์ และการชักชวนของเพื่อน ขณะนี้สังคมมีการตื่นตัวมากขึ้นในการณรงค์และให้ความรู้เกี่ยวกับโทษ จากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สังเกตได้จากทุกภาคที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ต่างช่วยกันหาวิธีเพื่อป้องกันนักดื่มหน้าใหม่ไม่ให้มีปริมาณเพิ่มขึ้น และพยายามลดจำนวนนักดื่มรายเดิม เช่นการออกณรงค์ในโครงการต่างๆ ที่ทาง สสส. ให้การสนับสนุน รวมทั้งการพยายามปรับพฤติกรรมของเยาวชนและวัยรุ่น (กรณีศึกษาผู้พิการจากอุบัติเหตุ, 30 มกราคม 2550)

เยาวชนมักจะเป็นเหยื่อของการเมาแล้วขับ ดังที่มีการวิจัยในโครงการเด็กไทยปลอดภัย (Safe Kids Thailand) พบว่า เด็กไทยอายุน้อยกว่า 15 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรปีละกว่า 900 คน วัยรุ่นอายุ 15 -19 ปี อีก 1,600 คน ในจำนวนนี้ยังพบเด็กที่ไม่เสียชีวิตแต่บาดเจ็บต้องรักษาตัวในโรงพยาบาลอีก 25 เท่า สุรายังคงเป็นปัญหาหลักทั้งผู้ใหญ่และเด็ก จากข้อมูลของกองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุขเก็บรวบรวมข้อมูลเด็กที่บาดเจ็บจากห้องฉุกเฉิน 21 แห่งทั่วประเทศ ในปี พ.ศ. 2544 พบเด็กอายุน้อยกว่า 15 ปีที่ขับซิ่งจักรยานยนต์เองแล้วประสบอุบัติเหตุบาดเจ็บ มีจำนวน 1,421 คน ในจำนวนนี้พบว่าเป็นเด็กที่เมาสุราถึง 43 คน ที่สำคัญของกลุ่มนี้มีเด็กอายุเพียง 10 ปีเท่านั้น เด็กเป็นผู้โดยสารรถ

จักรยานยนต์แล้วต้องบาดเจ็บอีก 1,898 ราย ในจำนวนนี้ไม่รู้ว่ามีผู้ขับขี่เมาเท่าไร แต่ตัวเลขทั่วไปในผู้ขับซิ่งจักรยานยนต์ทุกกลุ่มอายุที่บาดเจ็บนั้น ประมาณร้อยละ 30 จะพบว่ามีอาการเมา ทำไมคนถึงเมาแล้วขับคนเราอาจมีเหตุผลมากมายที่เมาแล้วขับ ได้แก่

1. ไม่ได้ระวังว่าจะเมา
2. รู้สึกมั่นใจมากขึ้นหลังจากดื่มและคิดว่าสามารถขับรถได้ทั้งๆที่ขับไม่ได้
3. คนคิดหรือหวังว่าจะไม่ถูกจับ
4. หลังจากดื่มมากเกินไปเขาไม่สามารถจะทำการตัดสินใจได้อย่างปลอดภัยและรับผิดชอบหรือแก้ปัญหาที่ซับซ้อนได้

การรณรงค์เมาไม่ขับ เริ่มในปี พ.ศ. 2539 โดยชมรมเมาไม่ขับ โดยเกิดจากความร่วมมือร่วมใจจากภาคประชาชน แกนนำคือ นายดำรง พุฒตาล และ นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช ปัจจุบันได้จดทะเบียนเป็น มูลนิธิเมาไม่ขับ ปี 2540 เริ่มมีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้เมาแล้วขับครั้งแรกในประเทศไทยท่ามกลางปัญหามากมายโดยเฉพาะการต่อต้านจากกลุ่มผู้ค้า และสถานประกอบการ

ต่อมาปี 2544 ก่อตั้งเครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ ปี 2546 มูลนิธิเมาไม่ขับได้ร่วมประชุมกับศาลแขวงพระนครเหนือ จัดโครงการนำร่องเมาไม่ขับกลับบ้านปลอดภัย โดยใช้มาตรการคุมประพฤติเข้ามาเป็นเงื่อนไขกับผู้ที่ถูกพิพากษาในคดีเมาแล้วขับ

• ปี 2549 มีการผลักดันให้ออกกฎหมายห้ามสถานบริการน้ำมันจำหน่ายสุราเพราะจากผลสำรวจพบว่าลูกค้าร้อยละ 99.90 เป็นผู้ใช้รถและกว่าร้อยละ 60 มีพฤติกรรมการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ดื่มระหว่างเดินทาง ทั้งผู้ขับขี่ และผู้ร่วมทางโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาว

• ปี 2549 ผลักดันให้มีการแก้ไขกฎหมายกำหนดให้รถสาธารณะมีแอลกอฮอล์เป็นศูนย์

• ปี 2550 มีการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก เพิ่มโทษผู้ที่เมาแล้วขับจากจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับ 2,000-10,000 บาท เป็นจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000-20,000 บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 6 เดือน

• ปี 2551 กระทรวงยุติธรรมเสนอแก้ไขร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก กรณีผู้ขับขี่ยานพาหนะปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์โดยไม่มีเหตุอันควรให้สันนิษฐานว่าเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น อยู่ในระหว่างรอบรรจุเข้าวาระของสภา

จากสถิติการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราในพื้นที่กรุงเทพฯ ปี 2550 ตั้งแต่เดือน ม.ค.-ธ.ค. พบว่า มีการเรียกตรวจวัดทั้งหมด 117,581 ราย พบมีแอลกอฮอล์ 23,282 ราย และมีแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ต้องส่งดำเนินคดีทั้งหมด 15,811 ราย เป็นชาย 15,668 ราย หญิง 143 ราย และแบ่งตามประเภทรถเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ 7,642 ราย รถจักรยานยนต์ 7,953 ราย และรถบรรทุก 217 ราย จากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่ามีคนเมาถึงขั้นเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (แอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ที่ถูกจับกุมเฉลี่ย 1,317 รายต่อเดือน และมีคนที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วยังขับรถ ที่ตรวจพบเฉลี่ยเกือบ 2,000 รายต่อเดือน และยังมีผู้ขับขี่นอกจากนี้ที่เมาสุราแต่ไม่ได้ผ่านในเส้นทางที่ตำรวจตั้งด่านอีก ซึ่งทำให้ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกันเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ทุกเมื่อ ในขณะที่สถิติการแจ้งอุบัติเหตุทั้งปี 46,899 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 671 ราย บาดเจ็บสาหัส 1,742 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 18,855 ราย และคิดเป็นมูลค่าความเสียหายถึง 369.83 ล้านบาท ซึ่งเป็นเพียงความสูญเสียของกรุงเทพฯ จังหวัดเดียวในปีเดียวเท่านั้น

จะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุเมาแล้วขับก็ไม่ได้ลดลงเท่าที่ควร ABAC โพลล์ได้ทำการสำรวจว่า ทำไมปัญหาอุบัติเหตุจราจรเมาแล้วขับไม่ลดลงพบว่าสาเหตุหลักเป็นเพราะ

1. ตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เติบโตมากขึ้น
2. มีการบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่องทำ

เฉพาะในช่วงเทศกาล

3. คนไทยยังมีความเชื่อว่าการเมาแล้วขับไม่ใช่เรื่องอันตรายอะไร

4. เมาแล้วยังขับได้

5. บทลงโทษไม่รุนแรง

วิธีการแก้ปัญหาเมาแล้วขับลดน้อยลงจากผลสำรวจพบว่า

1. ร้อยละ 95 ของผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้ลงโทษผู้ที่เมาแล้วขับในสถานหนักเหมือนในต่างประเทศ เช่น จำคุก หรือกักขัง
2. ร้อยละ 3 ให้เพิ่มค่าปรับให้สูงขึ้น
3. ร้อยละ 2 ให้ยึดรถ

รัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งเกิดจากการเมาแล้วขับ จึงได้ผลักดันแผนแม่บทศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพ ควบคุมไปกับการปรับปรุงระบบรถโดยสารสาธารณะให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย พร้อมทั้งมีระบบการเยียวยาผู้ประสบเหตุด้วยความรวดเร็วและเป็นธรรม นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ประกาศวาระแห่งชาติ “ทศวรรษแห่งการสร้างความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งเป็นการดำเนินการตาม “ปฏิญญามอสโก” ที่ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” และทุกประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติจะต้องร่วมมือกันลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนนให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ดังนั้นกระทรวงคมนาคม จึงได้กำหนด

แผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะกลางและระยะยาว ดังนี้

ระยะเร่งด่วน มุ่งเน้นการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะบริษัทขนส่ง จำกัด มีมาตรการกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็นศูนย์

ระยะกลาง มีเป้าหมายขยายผลไปยังรถร่วมเอกชน โดยผู้ขับขี่รถเอกชนจะต้องมีระดับแอลกอฮอล์เป็นศูนย์เช่นกัน ส่วนกรมการขนส่งทางบกจะควบคุมรถขนาดใหญ่ได้แก่ รถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงมีการนำผู้ขับขี่ไปอบรมและฝึกสอนวิธีการควบคุมยานพาหนะที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยให้มากขึ้น นอกจากนี้ มีการใช้งบประมาณปรับปรุงจุดตัดรถไฟกับถนนกว่า 2,000 แห่งทั่วประเทศ

ระยะยาว จะร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ จัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนที่จะไปสอนนักเรียนในโรงเรียนทุกระดับ โดยมีกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานหลักที่จะไปอบรมครูอาจารย์ อีกทั้งร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) 8,000 แห่งทั่วประเทศ กระจายองค์ความรู้ด้วยวิศวกรรมกรรมทางวิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมยานยนต์ไปสู่ชาวบ้านในพื้นที่

อย่างไรก็ตาม การแก้ปัญหาเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยังคงต้องอาศัยการทำงานร่วมกันของหน่วยงานหลายๆ ฝ่าย และต้องเป็นการแก้ปัญหาให้ตรงจุด การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร” จึงมีเป้าหมายเพื่อรวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานการณ์เมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และ ค้นหาปัจจัยที่ทำให้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะมีเมามา เพื่อเป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็น

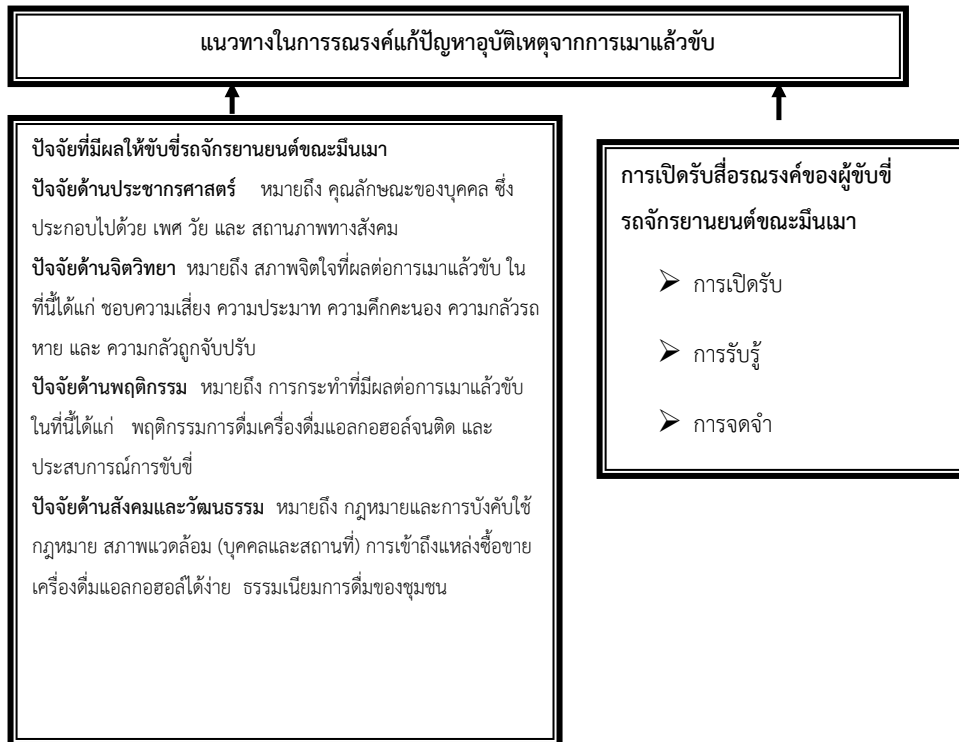
ข้อมูลเบื้องต้นเพื่อวางแผนการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุอันเกิดจากการเมาแล้วขับได้อย่างมีประสิทธิภาพ และตรงตามกลุ่มเป้าหมาย งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ข้อคือ

1. เพื่อค้นหาปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะมีเมามา
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา

2. แนวคิดทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร” เป็นงานวิจัยแบบผสมผสานทั้งการวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้แนวคิดทฤษฎีหลักๆ ดังนี้ แนวคิดพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ของไวรูน ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม ทฤษฎีเกี่ยวกับความคาดหวัง ทฤษฎีหรือโมเดลที่ใช้ปรับพฤติกรรมระดับบุคคล แนวคิดพฤติกรรมการเปิดรับสื่อ ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ ทฤษฎีสังคมไร้ระเบียบ ทฤษฎีบุคลิกภาพหรือทฤษฎีจิตสังคม

กรอบแนวคิด



3. วิธีการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสานทั้งการวิจัยเชิงคุณภาพและการวิจัยเชิงปริมาณ โดยวิจัยเชิงคุณภาพ แบ่งออกได้เป็น 2 วิธี ได้แก่

3.1 การศึกษาเอกสาร (Document Analysis) ทั้งในและต่างประเทศเกี่ยวกับ สาเหตุ ปัญหา และแนวทางการรณรงค์เพื่อแก้ไขปัญหา การขับซึ่รถจักรยานยนต์ในขณะที่มีเมามาเพื่อนำเสนอเชิงนโยบาย ซึ่งนำเสนอผลในหนังสือ “แนวทางการออกแบบสารและสื่อเพื่อรณรงค์แก้ปัญหาอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ”

3.2 สนทนากลุ่ม (Focus Group) โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่มหลัก จำนวน 36 คนโดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนตัว 12 คน

กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 12 คน

กลุ่มนักศึกษาอาชีวะ จำนวน 12 คน

เพื่อให้ได้ข้อมูลพฤติกรรมการเมาและขับ และสาเหตุของการเมาแล้วขับ พฤติกรรมการเปิดรับสาร ช่องทางการเปิดรับ และการตีความสารในสื่อรณรงค์เมาไม่ขับ

3.3 สัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กลุ่มวัยรุ่นชาย อายุ 18-24 ปี จำนวน 40 คน

การวิจัยเชิงปริมาณ ประชากร (Population) ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือวัยรุ่นชายที่มีอายุระหว่าง 18-24 ปี จำนวน 542,000 คนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2551) แบ่งกลุ่มเขตการปกครองทั้งหมดออกเป็น 50 เขต โดยทำการคำนวณหาขนาดของกลุ่ม

ตัวอย่าง(Population) โดยวิธีการเปรียบเทียบจาก ตารางสูตรการหาขนาดกลุ่มตัวอย่างของ Taro Yamane (ศิริชัย พงษ์วิชัย, 2553) กำหนดระดับ ความเชื่อมั่นที่ 99% และกำหนดค่าความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 3% จะได้ขนาดตัวอย่าง 1,044 ตัวอย่าง

หลังจากการที่ดำเนินการเก็บรวบรวม ข้อมูลได้ครบตามจำนวนแล้ว จะทำการวิเคราะห์ ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) ซึ่งใช้ค่า ทางสถิติ โดยพิจารณาความเหมาะสมของข้อมูล ดังต่อไปนี้คือ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ในการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีผลใน การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามาของวัยรุ่นใน กรุงเทพมหานคร ใช้สถิติร้อยละ (Percentage) หาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

4. ผลการศึกษา

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม เมมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ในครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบผสมผสานทั้งการวิจัยเชิง ปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยผู้วิจัยใช้วิธี การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจำนวน ทั้งหมด 1,011 ชุด มีการสนทนากลุ่มผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์มาแล้วขับ จำนวน 36 คน และ การสัมภาษณ์เจาะลึกกลุ่มวัยรุ่นชาย ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์และมีประสบการณ์มาแล้ว ขับ อายุระหว่าง 18-24 ปี จำนวน 40 คนในจังหวัด กรุงเทพฯ การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ 2 ข้อคือ เพื่อค้นหาปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในขณะมีเมามา และ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเปิด รับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา

ผลการวิจัยสามารถสรุปได้ดังนี้
ตอนที่ 1 ปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในขณะมีเมามา

1.1 ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของ ผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุตั้งแต่ 18-24 ปี โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 24 ปี มีระดับการศึกษาในระดับมหาวิทยาลัย รายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท อาชีพนักเรียน/ นักศึกษา มีสถานภาพโสด

1.2 พฤติกรรมสุขภาพ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ครั้งแรกเพราะงานเลี้ยงสังสรรค์ ดื่มมานานเป็นระยะเวลา 3-4 ปี ใน 1 สัปดาห์ดื่ม อย่างน้อย 1 วัน ส่วนใหญ่เมายาก เหตุผลที่ดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพื่อเลี้ยงฉลอง

ส่วนข้อมูลจากการสนทนากลุ่มพบว่า กลุ่มวัยรุ่นมักจะดื่มตามโอกาส ตามร้านเหล้าและ บ้านเพื่อน ส่วนใหญ่ดื่มกับเพื่อน ส่วนญาติจะดื่ม เวลาว่าง

1.3 พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้เวลาการ ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 2 ชั่วโมง ต่อวัน มีความชำนาญในการขับขี่มากและสวมหมวก กันน็อกบางครั้ง

1.4 พฤติกรรมในการดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ดื่มในช่วง กลางคืนมากที่สุด ซึ่งตรงกับการสนทนากลุ่มผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ดื่มในช่วงเย็นถึงกลางคืน ดื่มใน ปริมาณ 1-2 แก้ว มีเพื่อนร่วมดื่มเป็นประจำ ใน เดือนที่แล้วไม่เคยมาแล้วขับ ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่บอกว่าเหตุผลของการมาแล้วขับ

เพราะคิดว่าไม่เกิดอุบัติเหตุ และก่อนขับขี่รถไปยังสถานที่ที่คิดว่าจะไม่ตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ เมื่อไปตีมีนอกบ้านมีแผนการเดินทางไปและกลับโดยใช้รถแท็กซี่

จากการสนทนากลุ่มพบว่าส่วนใหญ่ตีมีแล้วขับรถกลับ และรู้สึกว่ารถวิ่งช้า บางคนก็เดินและนั่งแท็กซี่กลับ มักจะไม่ให้คนที่บ้านมารับ เพราะกลัวว่าเขาจะรู้ว่าเมา

1.5 ปัจจัยที่มีผลในการการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามาของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานคร รวมทั้ง 5 ด้านได้ผลวิจัย ดังต่อไปนี้

1.00 – 1.50 =	ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด
1.51 – 2.50 =	ระดับความคิดเห็นน้อย
2.51 – 3.50 =	ระดับความคิดเห็นปานกลาง
3.51 – 4.50 =	ระดับความคิดเห็นมาก
4.51 – 5.00 =	ระดับความคิดเห็นมากที่สุด

ตารางที่ 1 ระดับความคิดเห็นของปัจจัยที่มีผลในการการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามาของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานคร รวมทั้ง 5 ด้าน

ปัจจัยที่มีผลในการการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา	\bar{x}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
ด้านสังคมและวัฒนธรรม	2.94	0.94	ปานกลาง	1
ด้านจิตวิทยา	3.03	0.79	ปานกลาง	3
ด้านพฤติกรรมต่อต้านสังคม	2.71	1.07	ปานกลาง	4
ด้านประสบการณ์การขับขี่	2.68	1.19	ปานกลาง	2
ด้านอื่นๆ	3.03	1.14	ปานกลาง	5
ภาพรวม	2.88	1.03	ปานกลาง	

จากตารางที่ 1 พบว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลในการการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามาของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานครในภาพรวมทั้ง 5 ด้านอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.88$) เมื่อพิจารณาภาพรวมรายด้านได้ ดังนี้

1.ภาพรวมด้านสังคมและวัฒนธรรมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.94$)

2.ภาพรวมด้านจิตวิทยาอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.03$)

3.ภาพรวมด้านพฤติกรรมต่อต้านสังคมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.71$)

4.ภาพรวมด้านประสบการณ์การขับขี่อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.68$)

5.ภาพรวมด้านอื่นๆอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.03$)

ตารางที่ 2 ระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม

ด้านสังคมและวัฒนธรรม	\bar{x}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1.บ้านที่อยู่ก็มีแต่คนดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ	2.67	1.38	ปานกลาง	3
2.คนรอบข้างเห็นว่าเมาแล้วขับเป็นเรื่องธรรมดา	3.03	0.79	ปานกลาง	2
3.เพื่อนๆ ที่เป็นวัยเดียวกันก็ขับซี้รถจักรยานยนต์ขณะมีเมากันทั้งนั้น	3.51	0.84	มาก	1
ภาพรวมด้านสังคมและวัฒนธรรม	2.94	0.94	ปานกลาง	

จากตารางที่ 2 พบว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลในการการขับซี้รถจักรยานยนต์ขณะมีเมากันของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานครในภาพรวมด้านสังคมและวัฒนธรรมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.94$) เมื่อพิจารณารายชื่อ โดยเรียงจากมากไปหาน้อย 3 อันดับ ดังนี้

1.เพื่อนๆ ที่เป็นวัยเดียวกันก็ขับซี้รถจักรยานยนต์ขณะมีเมากันทั้งนั้นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.51$)

2.คนรอบข้างเห็นว่าเมาแล้วขับเป็นเรื่องธรรมดา อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.71$)

3.บ้านที่อยู่ก็มีแต่คนดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.67$)

ตารางที่ 3 ระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านจิตวิทยา

ด้านจิตวิทยา	\bar{x}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1.หากเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับถือเป็นเรื่องโชครชะตา	2.39	1.24	น้อย	5
2.คิดว่าไม่มีทางเกิดเรื่องร้ายแรงจากการเมาแล้วขับ	3.56	0.80	มาก	1
3.ไม่รู้สึกรู้สึกล้าขับซี้รถขณะมีเมากัน	3.55	0.81	มาก	2
4.ไม่กลัวขับรถชนคนอื่นขณะมีเมากัน	2.87	1.24	ปานกลาง	3
5.การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้กล้าขับซี้รถขณะเมา	2.82	1.25	ปานกลาง	4
ด้านจิตวิทยา	3.03	0.79	ปานกลาง	

จากตารางที่ 3 พบว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลในการการขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะมีนเมาของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานครในภาพรวมด้านจิตวิทยา อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.03$) เมื่อพิจารณารายข้อ โดยเรียงจากมากไปหาน้อย 3 อันดับ ดังนี้

- 1.คิดว่าไม่มีทางเกิดเรื่องร้ายแรงจากการเมาแล้วขับอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.56$)
- 2.ไม่รู้สึกริษียดถ้าขับขี่รถขณะมีนเมาอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.55$)
- 3.ไม่กลัวขับรถชนคนอื่นขณะมีนเมาอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.87$)

ตารางที่ 4 ระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านพฤติกรรมต่อต้านสังคม

ด้านพฤติกรรมต่อต้านสังคม	\bar{x}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1.ชอบขับรถเร็ว และเสีงมันสนุกดี	2.70	1.31	ปานกลาง	2
2.ไม่กลัวถูกจับ/ปรับเพราะเมาแล้วขับ	2.78	1.21	ปานกลาง	1
3.ชอบฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่แล้ว	2.67	1.23	ปานกลาง	3
ภาพรวมด้านพฤติกรรมต่อต้านสังคม	2.71	1.07	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4 พบว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลในการการขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะมีนเมาของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานครในภาพรวมด้านพฤติกรรมต่อต้านสังคมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.71$) เมื่อพิจารณารายข้อ โดยเรียงจากมากไปหาน้อย 3 อันดับ ดังนี้

- 1.ไม่กลัวถูกจับ/ปรับเพราะเมาแล้วขับอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.78$)
- 2.ชอบขับรถเร็ว และเสีงมันสนุกดีอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.70$)
- 3.ชอบฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่แล้วอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.67$)

จากการสนทนากลุ่ม ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับ กฎหมายและการบังคับใช้พบว่าส่วนใหญ่แล้วกลัวด่านตรวจ กลัวติดคุก แต่ก็มึ่วิธีการเลี่ยงด่าน โดยกลับรถ ซอกแซกออกไปทาง

อื่น จ่ายสินบนเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีคนหนึ่งกล่าวว่า “เมาแล้วขับยัดไปเขาก็ปล่อย”

ตารางที่ 5 ระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านประสบการณ์การขับขี่

ด้านประสบการณ์การขับขี่	\bar{x}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1.มีความชำนาญในการขี่รถ ไม่กลัวอุบัติเหตุ ถ้าเมาแล้วขับ	2.72	1.24	ปานกลาง	1
2.เมาแล้วขับมาแล้วหลายครั้งก็ไม่เห็นเคยมีอุบัติเหตุ	2.63	1.27	ปานกลาง	2
รวมด้านประสบการณ์การขับขี่	2.68	1.19	ปานกลาง	

จากตารางที่ 5 พบว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลในการการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเม้าของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานครในภาพรวมด้านประสบการณ์การขับขี่ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.68$) เมื่อพิจารณารายชื่อ โดยเรียงจากมากไปน้อย ดังนี้

1.มีความชำนาญในการขี่รถ ไม่กลัวอุบัติเหตุถ้าเมาแล้วขับอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.72$)

2.เมาแล้วขับมาแล้วหลายครั้งก็ไม่เห็นเคยมีอุบัติเหตุอยู่ในระดับน้อย ($\bar{x} = 2.63$)

การสนทนากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับประสบการณ์การขับขี่ พบว่า กลุ่มผู้ขับขี่เคยมีประสบการณ์พบอุบัติเหตุด้วยตนเองและเห็นคนใกล้ชิดประสบอุบัติเหตุซึ่งจะได้เรียนรู้จากอุบัติเหตุและกลัวในช่วงแรกๆ แต่พอเวลาเมาก็ลืม

ตารางที่ 6 แสดงค่าระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านอื่นๆ

ด้านอื่นๆ	\bar{x}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1.ถ้าถูกจับเพราะเมาแล้วขับก็เอาตัวรอดได้	3.52	0.82	มาก	1
2.การรณรงค์เมาแล้วขับทางสื่อ ไม่ได้ทำให้กลัวหรือระวังเวลาขับขี่รถ	2.55	1.23	ปานกลาง	2
รวมด้านอื่นๆ	3.03	1.14	ปานกลาง	

จากตารางที่ 6 พบว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลในการการขับซีรจักรยานยนต์ ขณะมีนเมาของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานครในภาพรวมด้านอื่นๆ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.03$) เมื่อพิจารณารายชื่อ โดยเรียงจากมากไปน้อย ดังนี้

1. ถ้าถูกจับเพราะเมาแล้วขับก็เอาตัวรอดได้อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.52$)

2. การรณรงค์เมาแล้วขับทางสื่อ ไม่ได้ทำให้กลัวหรือระวังเวลาขับซีรจักรยานยนต์ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.55$)

เมื่อเปรียบเทียบกับผลของการสนทนากลุ่มเกี่ยวกับเหตุผลของการเมาแล้วขับของผู้ขับซีรจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับซีส่วนใหญ่ที่เมาแล้วขับเพราะก่อนเดินทางไปคิดว่า จะขับรถกลับได้ จึงไม่ได้มีการวางแผนที่จะมีคนอื่นพากลับบ้าน (designated drivers) ส่วนใหญ่เพื่อนที่ไปด้วยก็จะเมาด้วยกัน เหตุผลที่ไม่ทิ้งรถ ก็เพราะกลัวรถหาย คีคคะนอง ไม่ไว้ใจแท็กซี่และไม่มีเงินนั่ง

ดังนั้นจึงพยายามขับรถกลับเอง บางครั้งเกิดอุบัติเหตุเพราะการขับซีรขณะมีนเมานั้น ผู้ขับซีจะรู้สึกว่ารถช้าลง ตาตายแสงไฟ มองไม่ชัด

สำหรับผลของการสนทนากลุ่มเกี่ยวกับเหตุผลของการเมาแล้วขับของผู้ขับซีรจักรยานยนต์พบว่า ผู้ขับซีส่วนใหญ่ที่เมาแล้วขับเพราะก่อนเดินทางไปคิดว่า จะขับรถกลับได้ จึงไม่ได้มีการวางแผนที่จะมีคนอื่นพากลับบ้าน (designated drivers) ส่วนใหญ่เพื่อนที่ไปด้วยก็จะเมาด้วยกัน เหตุผลที่ไม่ทิ้งรถก็เพราะกลัวรถหาย คีคคะนอง ไม่ไว้ใจแท็กซี่และไม่มีเงินนั่ง ดังนั้นจึงพยายามขับรถกลับเอง บางครั้งเกิดอุบัติเหตุเพราะการขับซีรขณะมีนเมานั้น ผู้ขับซีจะรู้สึกว่ารถช้าลง ตาตายแสงไฟ มองไม่ชัด

จากการสัมภาษณ์เจาะลึก พบว่าปัจจัยที่ทำให้กลุ่มวัยรุ่นชายที่ขับซีรจักรยานยนต์เมาแล้วขับ มีดังต่อไปนี้คือ

- **ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์** (เพศ วัย สถานภาพทางสังคม)
- **ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม** (สถานที่พักอาศัยและที่ทำงาน นโยบายภาครัฐ สภาพแวดล้อมทางสังคม การหาเหล่าเปียร์ดื่มได้ง่าย)
- **ปัจจัยด้านจิตวิทยา** (ชอบความเสี่ยง ความประมาท ความรู้สึกผิด-ถูก กลัวถูกจับปรับเป็นภัยต่อตนเองและผู้อื่น ทางเลือกของแต่ละคน)
- **ปัจจัยด้านพฤติกรรม** (พฤติกรรม การดื่มจนติด ประสบการณ์ส่วนตัว พฤติกรรมต่อต้านสังคม)

หากสรุปโดยภาพรวมจะพบว่าปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors) ที่มีผลต่อการเมาแล้วขับของผู้ขับซีรจักรยานยนต์ ได้แก่

ปัจจัยนำ

ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ จากผลการวิจัยพบว่ากลุ่มที่มีความเสี่ยงในการเมาแล้วขับมักจะเป็นกลุ่มวัยรุ่นชายอายุ 15 – 25 ปี ที่พักอาศัยอยู่หอพักกับเพื่อน เพราะจะมีเวลาสังสรรค์ค่อนข้างมาก และไม่ได้อยู่ในความดูแลของครอบครัว

ปัจจัยด้านจิตวิทยา จากผลการวิจัย พบว่ากลุ่มวัยรุ่นมักชอบความท้าทาย ความเสี่ยงซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เมาแล้วขับ การดื่มเหล้าจะทำให้เกิดความคึกคะนอง แล้วมีโอกาสที่จะขับเร็วได้

โดยเฉพาะขณะมีเมามาคนมาจะคิดว่ายังขับรถกลับได้ ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยเกิดความประมาท ดังนั้นความประมาทจึงเป็นสาเหตุหนึ่งของการเมาแล้วขับ ความกลัวรถหายและรักรถทำให้กลุ่มวัยรุ่นขับที่รถกลับขณะมีเมากลุ่มวัยรุ่นที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เข้าใจและกลัวกระทำผิดกฎหมาย แต่ยังคงคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น ไม่เข้มงวดเท่าที่ควรยังมีวิธีการหลบเลี่ยงกฎหมายจึงยังเมาแล้วขับอยู่

ปัจจัยด้านพฤติกรรม จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมการดื่มจนติดมักจะไม่กลัวเมาแต่เวลาขับซิ่งรถจักรยานยนต์นั้น ความสามารถในการขับซิ่งจะน้อยลง ดังนั้นก็เป็นกลุ่มเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ วัยรุ่นส่วนใหญ่ที่เมาแล้วขับไม่ได้มีพฤติกรรมต่อต้านสังคม แต่ก็ไม่รู้สึกผิดที่เมาแล้วขับ ประสบการณ์อุบัติเหตุไม่ใช่ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเมาแล้วขับ เพราะ คนที่เคยประสบอุบัติเหตุหรือเห็นคนใกล้ชิดประสบอุบัติเหตุจะกลัวไม่ยอมให้เกิดขึ้นในระยะเวลาหนึ่ง แต่เมื่อเมาแล้วก็ลืม

อย่างไรก็ตามการที่วัยรุ่นบางคนคิดว่าตนเองเชี่ยวชาญหรือมีประสบการณ์ในการขับขึ้นาจะเป็นปัจจัยที่ทำให้วัยรุ่นประมาทเมาแล้วขับได้

ปัจจัยอื่น

ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มวัยรุ่นกลัวความรุนแรงของบตลงโทษ แต่บางคนก็ไม่กลัวทำความผิด(เมาแล้วขับ) เพราะเจ้าหน้าที่ไม่ค่อยเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายทำให้สามารถหลบเลี่ยงได้

สภาพแวดล้อมทางสังคมเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้คนเมาแล้วขับ โดยเฉพาะเพื่อนมีอิทธิพลในการชวนดื่มและชวนเที่ยว ยิ่งไปกว่านั้นถ้าในละแวกบ้านมีการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก็จะยิ่ง

สะดวกในการดื่ม

ปัจจุบันการหาซื้อได้ง่าย มีทุกที่ โดยเฉพาะในร้านสะดวกซื้อ ไม่มีการจำกัดอายุผู้ซื้อเพื่อนๆ ช่วยกันซื้อแล้วมาดื่มด้วยกัน ในร้านอาหารก็มีพนักงาน “เชียร์เบียร์” คอยให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งหมดนี้ก็เป็นแรงจูงใจที่สำคัญให้เกิดการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างแพร่หลาย และมีผลสืบเนื่องให้เมาแล้วขับได้

ธรรมเนียมการดื่มของชุมชนก็ถือว่ามีอิทธิพลต่อการเมาแล้วขับของกลุ่มวัยรุ่น กลุ่มวัยรุ่นที่อาศัยอยู่ในชุมชน หรือครอบครัวที่ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ ก็จะดื่มเฉพาะในช่วงเทศกาล ส่วนผู้ที่อยู่ในชุมชนที่มีนักดื่มก็จะมีการจัดกลุ่มสังสรรค์กันทุกวันช่วงเย็น หรือหลังเลิกงาน ส่วนสถานที่ที่จะขึ้นอยู่กับเงินที่มี ถ้ามีเงินจะดื่มในร้านอาหาร ถ้าไม่มีเงินก็จะซื้อเครื่องดื่มมาดื่มที่หอ หรือ ซื้อเหล้าขาวที่ขายตามร้านค้า ได้ก็วัยรุ่นที่พอกอยู่กับพ่อแม่ และ อยู่ในหมู่บ้าน จะดื่มน้อยกว่ากลุ่มเด็กวัยรุ่นที่พอกอยู่ตามลำพัง

ปัจจัยเสริม

พฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิท (ถูกชักชวนจากเพื่อนและขาดแรงต้าน)เวลาไปดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับเพื่อนไม่กล้าปฏิเสธเพื่อนเวลาชวนดื่ม และมักจะคิดว่าขับซิ่งรถกลับเองได้ ไม่ฟังใครให้พากลับ ขับมาเองก็ขับกลับเอง เพราะเพื่อนก็เมาแล้วขับกันทั้งนั้น จึงถือว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิทก็ช่วยเสริมให้วัยรุ่นทำตามและเมาแล้วขับเช่นกัน

1.5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลจากการเมาแล้วขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จากผลการวิจัยพบว่ากลุ่มวัยรุ่นส่วนใหญ่เห็นตรงกันว่าการเมาแล้วขับทำให้เกิดผลเสียทั้งต่อตนเอง และผู้อื่น ทำให้สูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ไม่ดีต่อสุขภาพ พ่อแม่

เสียใจ และเสี่ยงต่อการถูกจับและปรับอีกด้วย

1.6 ข้อเสนอแนะทั่วไป จากผลการศึกษพบว่า กลุ่มวัยรุ่นมีข้อเสนอแนะ 3 ด้านคือด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ด้านการรณรงค์ และด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีนเมา

ผลการสนทนากลุ่มวัยรุ่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีนเมา พบว่า สื่อที่กลุ่มวัยรุ่นเปิดรับมากที่สุดคือสื่อโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ต วัยรุ่นรับรู้สื่อสติกเกอร์ ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์และสื่อทางโทรทัศน์ ส่วนสื่อสิ่งพิมพ์ไม่ค่อยแพร่หลายเท่าที่ควร และไม่น่าสนใจสำหรับวัยรุ่น สติกเกอร์มีข้อดีที่ทำให้พบเห็นบ่อย ทำให้รู้สึกชินตา เมื่อเปิดรับสื่อแล้ววัยรุ่นจะให้ความสนใจกับสื่อที่มีลักษณะขบขันและน่ากลัวมากกว่าสื่อที่ให้ข้อมูลข่าวสารทั่วไป

นอกจากนี้กลุ่มวัยรุ่นได้ให้ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสื่อรณรงค์ว่า สื่อรณรงค์ที่ตึ้นนั้นควรเป็นสื่อวีดิทัศน์ ภาพเคลื่อนไหว เน้นให้เห็นอุบัติเหตุที่น่ากลัว ติดขวดเหล้า ติดตามโต๊ะที่จะดื่ม ติดตามร้านเหล้า และ ควรเน้นภาพที่น่ากลัวแล้วติดข้างขวดเหมือนบุหรี

อภิปรายผล

5.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะมีนเมา จากผลการวิจัยพบว่าปัจจัยหลักๆดังต่อไปนี้คือ

5.1.1 ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ จากผลการวิจัยที่ศึกษา พบว่ากลุ่มวัยรุ่นชายจะมีอายุระหว่าง 15-25 ปี จะมีพฤติกรรมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สอดคล้องกับการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติพบว่าเยาวชนกลุ่มอายุ 15-24 ปี เป็นกลุ่มที่ดื่มสุราและเครื่องดื่ม

มีนเมาร้อยละ 23.5 โดยชายมีอัตราการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีนเมาสูงกว่าหญิง

สาเหตุที่กลุ่มวัยรุ่นดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เนื่องจาก

- เพื่อนชักชวนให้ดื่ม การเข้ากลุ่มเพื่อน และต้องการเป็นที่ยอมรับ

- เพื่อความสนุกสนาน
- ถูกท้าทาย “ไม่ดื่มไม่ใช่ชาย”
- ดื่มตามเทศกาล ดื่มเพื่อความสนุกสนาน
- ดื่มเพื่อคลายความทุกข์

เป็นที่น่าสังเกตว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของวัยรุ่นจะถูกชักนำโดยเพื่อน และเพื่อนถือว่าเป็นกลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญมากในวัยนี้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สายใจ ชื่นคา (2542) เรื่องพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของวัยรุ่นในสังคมไทย ได้พูดถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของนักเรียนวัยรุ่น โดยอิทธิพลของเพื่อนสนิทที่คบหาสมาคมด้วย เป็นปัจจัยที่สำคัญ

5.1.2 ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม จากการวิจัยพบว่า สภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยสำคัญให้กลุ่มวัยรุ่นดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และขับขี่รถจักรยานยนต์ การเรียนรู้พฤติกรรมเหล่านี้ เกิดจากการหล่อหลอมทางสังคม ซึ่งสอดคล้องกับ Vold & Bernard (1986) ที่สรุปพูดถึงสังคมไร้ระเบียบ และสภาพความเป็นอยู่ของอาชญากรในแหล่งเสื่อมโทรมว่า เด็กและเยาวชนในชุมชนเหล่านี้จะเริ่มเรียนรู้พฤติกรรมผิดกฎหมายตั้งแต่เยาว์วัย บางครั้งการควบคุมสังคมโดยกลไกของรัฐไม่สามารถยับยั้งกระบวนการเรียนรู้ หรือการถ่ายทอดพฤติกรรมผิดกฎหมายเหล่านี้ได้ การเมาแล้วขับก็เป็นส่วนหนึ่งของสังคมไร้ระเบียบที่สภาพแวดล้อมมีส่วนสำคัญมาก

จะเห็นได้ว่ากลุ่มวัยรุ่นที่เมาแล้วขับ ได้

เรียนรู้พฤติกรรมจากกลุ่มเพื่อนและคนรอบข้าง ว่าการหลบเลี่ยงด้านตรวจเป็นเรื่องธรรมดา ดังนั้น บางครั้งการควบคุมของรัฐก็อาจจะได้ผลและไม่ทั่วถึงสำหรับคนกลุ่มนี้

5.1.3 ปัจจัยด้านจิตวิทยา

จากการศึกษาพัฒนาการของวัยรุ่นตามทฤษฎีบุคลิกภาพของ Erikson หรือทฤษฎีจิตสังคม (Psychosocial Theory of Personality) (Erik) ระบุว่าช่วงวัยรุ่นเป็นขั้นพัฒนาการ ความรู้สึกในความเป็นเอกลักษณ์ของตนเอง ต้องการเป็นคนเท่ เก่ง และเด่นในสายตาเพื่อน ดังนั้น การเมาแล้วขับ จึงเป็นความท้าทายของวัยรุ่น

5.1.4 ปัจจัยด้านพฤติกรรม

จากการศึกษาพบว่า ด้านประสบการณ์การขับขี่ วัยรุ่นได้เรียนรู้อุบัติเหตุการขับขี่บนท้องถนนของตนเอง และเพื่อน ทำให้วัยรุ่นบางคน กลัวและระมัดระวังมากขึ้นในการขับขี่ ซึ่งสอดคล้องตามทฤษฎีการเรียนรู้ของ แบนดูรา (Bandura,2004) ที่เน้นความสำคัญของการสังเกตและเอาอย่าง แบนดูรากล่าวว่า “ถ้าหากว่าคนเราจะเรียนรู้จากผลการกระทำของตนเองอย่างเดียว การเรียนรู้อาจเป็นเรื่องที่ต้องอาศัยความมานะบากบั่นเป็นอย่างมาก โดยที่ยังไม่ต้องไปพูดถึงเรื่องความเสี่ยงในการเรียนรู้ ยิ่งดีที่เราเรียนรู้พฤติกรรมต่างๆ โดยการสังเกตผ่านตัวอย่าง จากการสังเกตคนอื่น ทำให้เราเกิดความคิดว่าจะแสดงพฤติกรรมใหม่ๆ อย่างไร และในโอกาสอื่นๆ ต่อมา เราก็ใช้ข้อมูลที่ได้เรียนรู้พวกนี้มาเป็นไกด์ในการแสดงพฤติกรรม”

อย่างไรก็ตามในกรณีของเมาแล้วขับ แม้ว่าวัยรุ่นจะมีประสบการณ์อุบัติเหตุมาบ้างและได้เรียนรู้ถึงผลลบของอุบัติเหตุ แต่ก็ยอมรับว่าเมื่อเมาก็ลืมความกลัวทั้งหมด

นอกจากนี้จะเห็นได้ว่า จาก ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned

(Ajzen,1991) ได้อธิบายว่า บุคคลมีเจตนาจะกระทำพฤติกรรมที่เฉพาะเจาะจง มาจากปัจจัย 2 ปัจจัยคือ

- เจตคติต่อพฤติกรรมนั้น ถูกกำหนดโดยความเชื่อเกี่ยวกับผลกระทบและการประเมินคุณค่าของผลกรรมนั้น

- อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงต่อการทำพฤติกรรม (Subjective norms) อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงถูกกำหนดโดยความเชื่อว่าคุณค่าหรือกลุ่มที่สำคัญสำหรับเขาคิดว่าเขาควรทำหรือไม่ควรทำพฤติกรรมนั้น และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามบุคคลหรือกลุ่มบุคคลว่ามีมากน้อยแค่ไหน

จากการศึกษาพบว่า วัยรุ่นมีแนวโน้มที่จะทำพฤติกรรมเมาแล้วขับตามเพื่อนสนิท ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่าเพื่อนคือกลุ่มอ้างอิงที่สำคัญของวัยรุ่น ดังนั้นจึงเป็นแรงจูงใจที่สำคัญให้เกิดการคล้อยตามและปฏิบัติตามได้

5.2 พฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมา จากผลการสนทนากลุ่มวัยรุ่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมาพบว่า สื่อที่กลุ่มวัยรุ่นเปิดรับมากที่สุดคือสื่อโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ต ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ คีตาภัทร เกรียงษ์ (2548) ศึกษาการเปิดรับข่าวสารความรู้ พฤติกรรมและความคิดเห็นเกี่ยวกับโรคเอดส์ของนักศึกษา กศ.ป.ป. มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม พิษณุโลกที่พบว่านักศึกษาเปิดรับข่าวสารโรคเอดส์จากสื่อโทรทัศน์มากที่สุด นอกจากนี้ งานวิจัยนี้ยังสอดคล้องกับทฤษฎีการเปิดรับสื่อ ซึ่งมี 4 ขั้นตอนคือการเลือกเปิดรับ การเลือกให้ความสนใจ การเลือกรับรู้ การเลือกตีความ และการเลือกจดจำ โดยการเลือกจดจำนั้นมนุษย์จะเลือกจดจำข่าวสารที่จะช่วยเสริมย้ำสนับสนุนความรู้สึกนึกคิด ความคิดเห็น ทัศนคติ และค่านิยม ของแต่ละคนที่มีอยู่แล้วให้เข้มแข็ง

หรือชัดเจนยิ่งขึ้น (คีตาภักซ์ เกรียงษ์, 2548)

จากการวิจัยจะเห็นได้ว่ากลุ่มวัยรุ่นเลือกจดจำสื่อรณรงค์ที่น่ากลัว และกระทบจิตใจ ซึ่งอาจสอดคล้องกับความคิด ความเชื่อของวัยรุ่นที่ว่าเมาแล้วขับทำให้เกิดผลเสีย ดังนั้นสื่อที่น่ากลัวเกี่ยวกับเมาแล้วขับซึ่งแสดงให้เห็นผลเสียจึงกระทบอารมณ์วัยรุ่นได้

ข้อเสนอแนะ

6.1 จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับกฎหมาย แต่ยังมีวิธีการหลีกเลี่ยงด้านตรวจ และคิดว่าสามารถหาทางออกได้หากถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ ดังนั้นการวางแผนการทำงานจึงควรให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายและการอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ พร้อมทั้งมีอุปกรณ์ในการตรวจจับ และไม่ควรเน้นตั้งด่านเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญเท่านั้น

6.2 จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับสื่อโทรทัศน์ และ ภาพที่น่ากลัวมากกว่าสื่อประเภทขบขัน และไม่สนใจสื่อประเภทสิ่งพิมพ์ ดังนั้นควรให้ความสำคัญกับการรณรงค์ทางสื่อโทรทัศน์ และเน้นการใช้เนื้อหา (message content) เพื่อให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา รู้ถึงผลจากการเมาแล้วขับว่าทำให้พิการและอาจถึงแก่ชีวิตได้ โดยเน้นที่ ผลช็อก (shock effect) ซึ่งการใช้สื่อประเภทนี้ก็มีข้อควรระวังคือไม่ควรเป็นภาพที่น่ากลัวจนเกินไป จนผู้รับสารรู้สึกต่อต้าน ควรเป็นภาพที่ทำให้ผู้รับสารได้คิดถึงผล และกระตุ้นให้เกิดความกลัวและไม่กล้ากระทำผิด และควรเพิ่มสื่อออนไลน์ โดยมีเว็บไซต์ที่ให้ความรู้ต่างๆ เรื่องเมาไม่ขับมากขึ้น ประกอบไปด้วย กลุ่ม องค์กร และมูลนิธิที่หลากหลาย โดยมีการจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์อย่างต่อเนื่อง

6.3 การวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างจะกลัวผู้ปกครองเสียใจเวลาเมาแล้วขับ ดังนั้น จึงน่าจะ

มีการจัดตั้งกลุ่มเครือข่ายพ่อแม่เหยื่อ เพื่อรณรงค์ด้านเมาไม่ขับเหมือนกับ Mothers against Drunk Driving (MADD) (www.madd.org) และให้เครือข่ายครอบครัวมาเป็นภาคีร่วม

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากงานวิจัยนี้เน้นที่การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้ข้อมูลภาพรวมว่าเหตุใดวัยรุ่นจึงขับขีรถจักรยานยนต์ในขณะที่มีเมามาและพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา เป็นข้อมูลเบื้องต้นเพื่อให้เข้าใจประกอบการวิเคราะห์สถานการณ์ (situation analysis) ก่อนจะวางแผนการดำเนินงานรณรงค์ต่อไป

ดังนั้นผู้วิจัยจึงคิดว่าการวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการวิจัยประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหามาไม่ขับของกลุ่มวัยรุ่น แบบแผนที่ผลลัพธ์ (outcome mapping) อีกทั้งควรนำผลมาปรับปรุงการทำงาน และหาภาคีเครือข่ายที่สามารถร่วมทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ ส่วนการพัฒนาด้านสื่อรณรงค์ให้มีประสิทธิภาพนั้นควรทำการสนทนากลุ่มโดยเลือกกลุ่มเสี่ยงที่มักจะมีพฤติกรรมเมาแล้วขับมาร่วมสนทนาอย่างกว้างขวาง และศึกษาเจาะลึกถึงข้อดี ข้อเสียของสื่อรณรงค์แต่ละประเภท เพื่อนำไปสู่การออกแบบสื่ออย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

บรรณานุกรม

หนังสือ

ศิริชัย พงษ์วิชัย.(2553). การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์.(พิมพ์ครั้งที่ 21).
กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สารสนเทศจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2551,รายงานผลการสำรวจเด็กและเยาวชน ปี 2551
.สืบค้นเมื่อ 15 สิงหาคม 2554.

Bandura, A. 2004. Self-efficacy. (Online) Available : [Http:// www.emory.edu /](http://www.emory.edu/)

BOOKS

Bandura, A. (1969) .Principles of behavior modification. NY: Holt, Rinehart
&Winston. Bandura , A.(1977) . Social learning theory. Englewood
Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

Vold, GB & Bernard, TJ. (1986). *Theoretical Criminology*,3rd ed,. Oxford
University Press, New York.

