

การรณรงค์เพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมเมาแล้วขับรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น

อุษา ปักกินส์⁸

บทคัดย่อ

จากการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะมีเมา และเพื่อศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมา ซึ่งใช้วิธีผสมผสานทั้งวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ ผลการวิจัยพบว่า มีปัจจัยด้านพฤติกรรมเมาแล้วขับของวัยรุ่นอยู่ 4 ประการดังนี้

ปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์ กลุ่มวัยรุ่นชายที่มีความเสี่ยงในการเมาแล้วขับอายุระหว่าง 15-25 ปี พักอาศัยอยู่ที่หอพักกับเพื่อน

ปัจจัยทางด้านจิตวิทยา วัยรุ่นชายชอบความท้าทายและเสี่ยงซึ่งเป็นสาเหตุของการเมาแล้วขับ

ปัจจัยด้านพฤติกรรม วัยรุ่นที่ติดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะไม่กลัวการเมาแล้วขับ

ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม เพื่อนเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลมากที่สุดที่ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมาแล้วขับ

พฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ที่เมาแล้วขับ วัยรุ่นเปิดรับโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ตมากที่สุด พวกเขารับรู้ข้อความจากสติ๊กเกอร์ บิลบอร์ด โปสเตอร์ และโทรทัศน์ พวกเขาสนใจการกระตุ้นความกลัวผ่านสื่อ ดังนั้น ควรมีวิธีการแก้ปัญหา 2 วิธี คือ การขับเคลื่อนนโยบาย และการสื่อสารสาธารณะ ได้แก่ ประชาสัมพันธ์โครงการและกิจกรรมต่างๆทางเว็บไซต์ การนำเสนอข่าวการขับรถขณะมีเมาและการใช้การรณรงค์สื่อสารการตลาด การรณรงค์ข้อมูลข่าวสาร และการรณรงค์ด้วยการประกาศโฆษณาในบริการสาธารณะ

การรณรงค์เมาไม่ขับอย่างมีประสิทธิภาพควรใช้วิธีที่เรียกว่า การรณรงค์ด้วยการประกาศโฆษณาในบริการสาธารณะ การรณรงค์ควรประกอบด้วย การใช้อารมณ์ขัน ทำให้ตกใจ น่าสนใจ และใช้บุคคลที่มีชื่อเสียง

คำสำคัญ : การรณรงค์, พฤติกรรมเมาแล้วขับ, วัยรุ่น

⁸ รองศาสตราจารย์ คณะนิเทศศาสตร์และนวัตกรรมการจัดการ

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Campaigns for Solving Motorcycle Drunk Driving Behavior of Adolescents

Abstract

According to the research topic “Factors on Motorcycle Drunk Driving Behaviour in Bangkok Metropolitan”, the objectives were to find out factors of motorcycle drunk driving and to study media exposure of drunk driving motorcyclists. The researcher employed the mixed methods including quantitative and qualitative research. There were four main factors of drunk driving behavior of adolescents as follow:

Demographic Factors-the risky groups of drunk driving male adolescents were between 15-25 years old staying at dormitories with friends.

Psychological Factors- the male adolescents liked to challenge and took a risk which caused drunk driving.

Behavioral Factors- the alcoholic adolescents were not afraid of drunk driving.

Social and Cultural Factors – friends were the most influential groups for drunk driving motorcyclists.

The behavior of media exposure of drunk drivers – the adolescents exposed to television and internet the most. They perceived message via stickers, billboards, posters and televisions and they were attracted to fear-arousal appeal on media. There should be two main methods to solve the problems including policy movement and public communication includes to publicize projects and activities in websites, to present news on driving while intoxicated and to provide social marketing campaign, information campaign and public service campaign.

The campaigns should focus on public service announcement (PSA) and the design of campaigns should consist of humour, shock treatment, peaching and using a celebrity.

Keywords : Campaign, Drunk Driving Behavior, Adolescents

บทนำ

จากรายงานขององค์การอนามัยโลก ระบุว่าในแต่ละปีคนทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณ 1.3 ล้านคน ในจำนวนนี้ได้รับบาดเจ็บและพิการถึง 50 ล้านคน ทั้งนี้ร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลกเกิดในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำ-ปานกลาง ซึ่งมักจะเกิดกับกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คนเดินถนนและคนเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะที่ไม่ปลอดภัย และประมาณการว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนจะเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของคนทั่วโลกในอีก 10 ปีข้างหน้า

ในประเทศไทย อุบัติเหตุทางท้องถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของคนไทยในยุคปัจจุบัน ในแต่ละปีประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ยปีละ 12,000 คน หรือวันละ 33 คน และมีแนวโน้มจะเพิ่มเป็นสองเท่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ โดยพบว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นกำลังหลักของครอบครัว และร้อยละ 30 ของผู้บาดเจ็บมีอายุต่ำกว่า 20 ปีและแต่ละปีมีผู้พิการรายใหม่กว่า 5,000 ราย

นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุที่เกิดบนท้องถนนเป็นรถจักรยานยนต์ ทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ถึง 8,000 คนต่อปี โดยแนวโน้มของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชนที่อายุน้อยกว่า 15 ปี เพิ่มขึ้น ขณะที่การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ที่เข้ารับการรักษาลดลงร้อยละ 14 และเหลือเพียงร้อยละ 4.7 ในผู้ชนท้าย ด้านความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากรายงานของกระทรวงคมนาคมล่าสุดระบุว่า ประเทศไทยมีมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่ที่ 232,845 ล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ทั้งที่ค่าเฉลี่ยทั่วไปไม่ควรเกินร้อยละ 1-2 ของ GDP (Blogger Aitiyaporn (3 มิถุนายน 2554))

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

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุและการเสียชีวิตส่วนใหญ่ยังเป็นพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่เอง ทั้งขับเร็ว เมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย ขณะที่มาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เข้มแข็งยังมีเฉพาะบางพื้นที่ทำให้ไม่สามารถลดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้

เมาแล้วขับถือเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดการพิการและการเสียชีวิต จากเวทีการประชุมวิชาการสุราระดับชาติ ครั้งที่ 2 โดยความร่วมมือของ ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) กรมสุขภาพจิต สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้มีการนำเสนอโครงการวิจัย เรื่องการศึกษาผลกระทบของเหยื่อจากการขับขี่ยวดยาน ขณะเมาสุราเพื่อหามาตรการป้องกันแก้ไข ปี 2549 โดยมี กรณีศึกษาผู้พิการจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ 100 กรณี ซึ่งเป็นผู้พิการระดับต่างๆ อายุตั้งแต่ 12-70 ปี โดยมี ค่าเฉลี่ยที่ 35 ปี พบว่ากลุ่มวัยรุ่นและเยาวชนชายได้รับอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 63 วัยรุ่นชายเมาแล้วขับร้อยละ 54 ถูกคนเมาชนร้อยละ 24 และโดยสารในรถที่คนเมาขับร้อยละ 22 ฉะนั้นวัยรุ่นและเยาวชนชายจึงเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงมาก

การป้องกันอุบัติเหตุอันเกิดมาจากการขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น สิ่งสำคัญที่สุดคือ วิธีการทำให้กลุ่มเยาวชนเหล่านั้ลดหรือเลิกดื่มเครื่องดื่ม จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มเยาวชนมีความคิด 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ต้องการดื่มไม่ว่าจะด้วยเหตุผลอะไรก็ตาม กับกลุ่มที่ต่อต้านเครื่องดื่มประเภทนี้ ปัญหาอยู่ที่เหตุผลส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดการดื่มสุรา คืองานเลี้ยงสังสรรค์ และการชักชวนของเพื่อน ขณะนี้สังคมมีการตื่นตัวมากขึ้นในการรณรงค์และให้ความรู้เกี่ยวกับโทษจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สังเกตได้จากทุกภาคที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่างช่วยกันหาวิธีเพื่อป้องกันนักดื่มหน้าใหม่ไม่ให้มีปริมาณเพิ่มขึ้น และพยายามลดจำนวนนักดื่มรายเดิม เช่น การออกอกรณรงค์ในโครงการต่างๆ 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 กระทรวงสาธารณสุข เก็บรวบรวมข้อมูลเด็กที่บาดเจ็บจากห้องฉุกเฉิน 21 แห่งทั่วประเทศ ในปี พ.ศ. 2544 พบเด็กอายุน้อยกว่า 15 ปีที่ขับขี่ยวดยานยนต์เองแล้วประสบอุบัติเหตุบาดเจ็บ มีจำนวน 1,421 คน ในจำนวนนี้พบว่าเป็นเด็กที่เมาสุราถึง 43 คน ที่สำคัญในกลุ่มนี้มีเด็กอายุเพียง 10 ปีเท่านั้น เด็กเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์แล้วต้องบาดเจ็บอีก 1,898 ราย ในจำนวนนี้ไม่ว่าจะมีผู้ขับเมาเท่าไร แต่ตัวเลขทั่วไปในผู้ขับขี่ยวดยานยนต์ทุกกลุ่มอายุที่บาดเจ็บนั้นประมาณร้อยละ 30 จะพบว่ามีอาการเมา ทำไมคนถึงเมาแล้วขับ คนเราอาจมีเหตุผลมากมายที่เมาแล้วขับ ได้แก่

1. ไม่ได้ระวังว่าจะเมา
2. รู้สึกมั่นใจมากขึ้นหลังจากดื่มและคิดว่าสามารถขับรถได้ทั้งๆ ที่ขับไม่ได้
3. คิดหรือหวังว่าจะไม่ถูกจับ
4. หลังจากดื่มมากเกินไปเขาไม่สามารถจะทำการตัดสินใจได้อย่างปลอดภัยและรับผิดชอบหรือแก้ปัญหาที่ซับซ้อนได้

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

ต่อมาปี 2544 ก่อตั้งเครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ ปี 2546 มูลนิธิเมาไม่ขับได้ร่วมประชุมกับศาลแขวงพระนครเหนือ จัดโครงการนำร่องเมาไม่ขับกลับบ้านปลอดภัย โดยใช้มาตรการคุมประพฤติเข้ามาเป็นเงื่อนไขกับผู้ถูกพิพากษาในคดีเมาแล้วขับ

ปี 2549 มีการผลักดันให้ออกกฎหมายห้ามสถานบริการน้ำมันจำหน่ายสุราเพราะจากผลสำรวจพบว่าลูกค้าร้อยละ 99.90 เป็นผู้ใช้รถ และกว่าร้อยละ 60 มีพฤติกรรมการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ดื่มระหว่างเดินทาง ทั้งผู้ขับที่ และผู้ร่วมทาง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาว

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 กรณีผู้ขับที่ยานพาหนะปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์โดยไม่มีเหตุอันควรให้สันนิษฐานว่าเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น อยู่ในระหว่างรอบรรจุเข้าวาระของสภา

จากสถิติการตรวจจับผู้ขับที่ดื่มสุราในพื้นที่กรุงเทพฯ ปี 2550 ตั้งแต่เดือน ม.ค.-ธ.ค. พบว่า มีการเรียกตรวจวัดทั้งหมด 117,581 ราย พบมีแอลกอฮอล์ 23,282 ราย และมีแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ต้องส่งดำเนินคดี ทั้งหมด 15,811 ราย เป็นชาย 15,668 ราย หญิง 143 ราย และแบ่งตามประเภทรถเป็นผู้ขับชีรยยนต์ 7,642 ราย รถจักรยานยนต์ 7,953 ราย และรถบรรทุก 217 ราย จากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่ามีคนมาถึงขั้นสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

(แอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ที่ถูกจับกุมเฉลี่ย 1,317 รายต่อเดือน และมีคนที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วยังขับรถที่ตรวจพบเฉลี่ย เกือบ 2,000 รายต่อเดือน นอกจากนี้ยังมีผู้ขับขี่ที่เมาสุราแต่ไม่ได้ผ่านในเส้นทางที่ตำรวจตั้งด่านอีก ซึ่งทำให้ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกันเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ทุกเมื่อ ในขณะที่สถิติการแจ้งอุบัติเหตุทั้งปี 46,899 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 671 ราย บาดเจ็บสาหัส 1,742 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 18,855 ราย และคิดเป็นมูลค่าความเสียหายถึง 369.83 ล้านบาท ซึ่งเป็นเพียงความสูญเสียของกรุงเทพฯ จังหวัดเดียวในปีเดียวเท่านั้น

จะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุเมาแล้วขับก็ไม่ได้ลดลงเท่าที่ควร เอแบคโพล (ABAC Poll) ได้ทำการสำรวจว่า ทำไมปัญหาอุบัติเหตุจราจรเมาแล้วขับไม่ลดลง พบว่าสาเหตุหลักเป็นเพราะ

1. ตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เติบโตมากขึ้น
2. มีการบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่อง ทำเฉพาะในช่วงเทศกาล
3. คนไทยยังมีความเชื่อว่าการเมาแล้วขับไม่ใช่เรื่องอันตรายอะไร
4. เมาแล้วยังขับได้
5. บทลงโทษไม่รุนแรง

วิธีการแก้ปัญหาเมาแล้วขับลดน้อยลง จากผลสำรวจพบว่า

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

รัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งเกิดจากการเมาแล้วขับ จึงได้ผลักดันแผนแม่บทศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพ ควบคู่ไปกับการปรับปรุงระบบรถโดยสารสาธารณะให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย พร้อมทั้งมีระบบการเฝ้าระวังผู้ประสบเหตุด้วยความรวดเร็วและเป็นธรรม นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ประกาศวาระแห่งชาติ “ทศวรรษแห่งการสร้างความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งเป็นการดำเนินการตาม “ปฏิญญาอมสโก” ที่ประกาศในปี พ.ศ. 2554-2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” และทุกประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติจะต้องร่วมมือกันลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนนให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ดังนี้

ระยะเร่งด่วน มุ่งเน้นการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะ บริษัท ขนส่ง จำกัด มีมาตรการกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็นศูนย์

ระยะกลาง มีเป้าหมายขยายผลไปยังรถร่วมเอกชน โดยผู้ขับขี่รถเอกชนจะต้องมีระดับแอลกอฮอล์เป็นศูนย์เช่นกัน ส่วนกรมการขนส่งทางบกจะควบคุมรถขนาดใหญ่ ได้แก่ รถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงมีการนำผู้ขับขี่ไปอบรมและฝึกสอนวิธีการควบคุมยานพาหนะที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยให้มากขึ้น นอกจากนี้มีการใช้งบประมาณปรับปรุงจุดตัดรถไฟกับถนนกว่า 2,000 แห่งทั่วประเทศ

ระยะยาว จะร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนที่จะไปสอนนักเรียนในโรงเรียนทุกระดับ โดยมีกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานหลักที่จะไปอบรมครูอาจารย์ อีกทั้งร่วมกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) 8,000 แห่งทั่วประเทศ กระจายองค์ความรู้ด้วยวิศวกรรมการทางวิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมยานยนต์ไปสู่ชาวบ้านในพื้นที่

อย่างไรก็ตาม การแก้ปัญหาเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยังคงต้องอาศัยการทำงานร่วมกันของหน่วยงานหลายฝ่าย และต้องเป็นการแก้ปัญหาให้ตรงจุด การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร” จึงมีเป้าหมายเพื่อรวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานการณ์เมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และค้นหาปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะนั้นเมา เพื่อเป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเพื่อวางแผนการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุอันเกิดจากการเมาแล้วขับได้อย่างมีประสิทธิภาพ และตรงตามกลุ่มเป้าหมาย

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการเมาแล้วขับของวัยรุ่น

งานวิจัยเรื่อง **ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร** ของรศ.ดร.อุษา บิ๊กกินส์ ในปี พ.ศ.2555 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 เพื่อค้นหาปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะมีเมามา และเพื่อศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะมีเมามา

ปัจจัยที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะมีเมามา

1.1 ปัจจัยนำ

ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ จากผลการวิจัยพบว่ากลุ่มที่มีความเสี่ยงในการเมาแล้วขับมักจะเป็นกลุ่มวัยรุ่นชายอายุ 15 – 25 ปีที่พักอาศัยอยู่หอพักกับเพื่อนเพราะจะมีเวลาสังสรรค์ค่อนข้างมาก และไม่ได้อยู่ในความดูแลของครอบครัว

ปัจจัยด้านจิตวิทยา จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มวัยรุ่นมักชอบความท้าทาย ความเสี่ยงซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เมาแล้วขับ

การดื่มเหล้าจะทำให้เกิดความรู้สึกคคะนอง แล้วมีโอกาสที่จะขับเร็วได้ โดยเฉพาะขณะมีเมามา คนเมาจะคิดว่ายังขับรถกลับได้ ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย เกิดความประมาท ดังนั้นความประมาท จึงเป็นสาเหตุหนึ่งของการเมาแล้วขับ

ความกลัวรถหายและรักรถ ทำให้กลุ่มวัยรุ่นขับขี่รถกลับขณะมีเมามา

กลุ่มวัยรุ่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เข้าใจและกลัวกระทำผิดกฎหมาย แต่ยังคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น ไม่เข้มงวดเท่าที่ควร ยังมีวิธีการหลบเลี่ยงกฎหมายจึงยังเมาแล้วขับอยู่

ปัจจัยด้านพฤติกรรม จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมการดื่มจนติดมักจะไม่กลัวเมา แต่เวลาขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ความสามารถในการขับขี่จะน้อยลง ดังนั้นก็เป็นกลุ่มเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ วัยรุ่นส่วนใหญ่ที่เมาแล้วขับไม่ได้มีพฤติกรรมต่อต้านสังคม แต่ก็รู้สึกผิดที่เมาแล้วขับ

ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุไม่ใช่ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเมาแล้วขับ เพราะคนที่เคยประสบอุบัติเหตุหรือเห็นคนใกล้ชิดประสบอุบัติเหตุจะกลัวไม่อยากจะเกิดขึ้นในระยะเวลาหนึ่ง แต่เมื่อเมาแล้วก็ลืม

อย่างไรก็ตาม การที่วัยรุ่นบางคนคิดว่าตนเองเชี่ยวชาญหรือมีประสบการณ์ในการขับขี่น่าจะเป็นปัจจัยที่ทำให้วัยรุ่นประมาทเมาแล้วขับได้

1.2 ปัจจัยเอื้อ

ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มวัยรุ่นกลัวความรุนแรงของบทลงโทษ แต่บางคนก็ไม่กลัวทำความผิด (เมาแล้วขับ) เพราะเจ้าหน้าที่ไม่ค่อยเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้สามารถหลบเลี่ยงได้

สภาพแวดล้อมทางสังคมเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้คนเมาแล้วขับ โดยเฉพาะเพื่อนมีอิทธิพลในการชวนดื่มและชวนเที่ยว ยิ่งไปกว่านั้นถ้าในละแวกบ้านมีการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก็จะยิ่งสะดวกในการดื่ม

ปัจจุบันการหาซื้อได้ง่ายมีทุกที่ โดยเฉพาะในร้านสะดวกซื้อ ไม่มีการจำกัดอายุผู้ซื้อ เพื่อนๆ ช่วยกันซื้อแล้วมาดื่มด้วยกัน ในร้านอาหารก็มีพนักงาน “เซียร์เปียร์” คอยให้บริการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งหมดนี้ก็เป็นแรงจูงใจที่สำคัญให้เกิดการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างแพร่หลาย และมีผลสืบเนื่องให้เมาแล้วขับได้

ธรรมเนียมการดื่มของชุมชนก็ถือว่ามีอิทธิพลต่อการเมาแล้วขับของกลุ่มวัยรุ่น กลุ่มวัยรุ่นที่อาศัยอยู่ในชุมชน หรือครอบครัวที่ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำก็จะดื่มเฉพาะในช่วงเทศกาล ส่วนผู้ที่อยู่ในชุมชนที่เมื่อดื่มก็จะมีการจัดกลุ่มสังสรรค์กันทุกวันช่วงเย็น หรือหลังเลิกงาน ส่วนสถานที่ที่ขึ้นอยู่กับเงินที่มี ถ้ามีเงินจะดื่มในร้านอาหาร ถ้าไม่มีเงินก็จะซื้อเครื่องดื่มมาดื่มที่หอ หรือซื้อเหล้าขาวที่ขายตามร้านค้า เด็กวัยรุ่นที่พักอยู่กับพ่อแม่ และอยู่ในหมู่บ้าน จะดื่มน้อยกว่ากลุ่มเด็กวัยรุ่นที่พักอยู่ตามลำพัง

1.3 ปัจจัยเสริม

พฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิท (ถูกชักชวนจากเพื่อนและขาดแรงต้าน) เวลาไปดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับเพื่อนไม่กล้าปฏิเสธเพื่อนเวลาชวนดื่ม และมักจะคิดว่าขับขี่รถกลับเองได้ ไม่ฟังใครให้พากลับ ขับมาเองก็ขับกลับเอง เพราะเพื่อนก็เมาแล้วขับกันทั้งนั้น จึงถือว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิทก็ช่วยเสริมให้วัยรุ่นทำตามและเมาแล้วขับเช่นกัน

อาจกล่าวได้ว่าสาเหตุทั้งหมดของการเมาแล้วขับนั้น อาจเกิดจากปัจจัยภายในของวัยรุ่นเองที่มีความเชื่อว่าตัวเองแข็งแกร่ง และไม่สามารถมีภัยอันตรายได้ หรือที่เรียกว่า **Teenage Invincibility** เป็นความคิดแบบเข้าข้างตัวเอง เอาตัวเองเป็นศูนย์กลาง (Egocentric Thinking) คิดว่าพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ไม่มีทางเกิดขึ้นกับพวกเขาได้ จึงทำให้วัยรุ่นมีปัญหาเมาแล้วขับ และเสี่ยงชีวิตโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์นั่นเอง

ในขณะเดียวกันปัจจัยภายนอกจากเพื่อน เป็นแรงผลักดันจากเพื่อน (Peer Pressure) วัยรุ่นมักจะคิดว่าตัวเองเก่ง และเป็นທີ່สนใจของคนรอบข้าง มีความเป็นตัวของตัวเองสูง

ไม่สนใจกฎระเบียบ หากได้รับแรงยั่วยุจากเพื่อนหรือคิดว่าการเมาแล้วขับเป็นเรื่องธรรมดา และรู้สึกตลกขบขันกับการขับซึ่งรถขณะมีเมามากกลับบ้าน ก็เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

ผลการศึกษา พฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ขณะมีเมามาพบว่าสื่อที่กลุ่มวัยรุ่นเปิดรับมากที่สุดคือ สื่อโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ต วัยรุ่นรับรู้สื่อ สติกเกอร์ ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์ และสื่อทางโทรทัศน์ ส่วนสื่อสิ่งพิมพ์ไม่ค่อยแพร่หลายเท่าที่ควร และไม่น่าสนใจสำหรับวัยรุ่น สติกเกอร์มีข้อดีที่ทำให้พบเห็นบ่อย ทำให้รู้สึกชินตา เมื่อเปิดรับสื่อแล้ววัยรุ่นจะให้ความสนใจกับสื่อที่มีลักษณะขบขันและน่ากลัวมากกว่าสื่อที่ให้ข้อมูลข่าวสารทั่วไป นอกจากนี้กลุ่มวัยรุ่นได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสื่อรณรงค์ว่า สื่อรณรงค์ที่ดีนั้นควรเป็นสื่อ วิดีทัศน์ ภาพเคลื่อนไหว เน้นให้เห็นอุบัติเหตุที่น่ากลัว ดิตชัดเหล่า ดิตตามโต๊ะที่จะดื่ม ดิตตามร้านเหล้า และควรเน้นภาพที่น่ากลัวแล้วดิตข้างขวดเหมือนหนูหรือ

2. เทคนิคการรณรงค์เมาไม่ขับ

การรณรงค์เมาไม่ขับ (Don't Drink and Drive Campaigns) อย่างมีประสิทธิภาพควรใช้วิธีที่เรียกว่า การรณรงค์ด้วยการประกาศโฆษณาในบริการสาธารณะ (Public Service Announcement หรือ PSA) การรณรงค์แบบนี้พัฒนาโดยองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร ซึ่งถือว่าเป็นความรับผิดชอบต่อสังคม (Social Responsibility) และอาจเกี่ยวข้องกับโทรทัศน์และสเปดวิทยุ เนื้อหาในภาพยนตร์และสื่อสิ่งพิมพ์ทั้งที่เป็นบิลบอร์ด โปสเตอร์ โบว์ชัวร์และโปสการ์ด ซึ่งองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรเหล่านี้จะทำงานร่วมกับแหล่งทุน การออกแบบสื่อสามารถทำได้ดังนี้

1. ใช้อารมณ์ขัน (Humour) เพื่อดึงดูดความสนใจโดยเฉพาะเด็กและวัยรุ่น แต่วิธีนี้หากใช้กับเรื่องจริงจัง มักจะได้ผลค่อนข้างน้อย

2. ทำให้ตกใจ (Shock Treatment) ทำให้เห็นภาพจริงในประเด็นนั้น แต่อาจจะทำให้คนไม่สนใจและปิดรับก็ได้ หรือบางทีสื่อกระจายเสียงก็ไม่น่าเสนอเพราะเป็นภาพที่รุนแรงเกินไป

3. แนะนำสั่งสอน (Preaching) ซึ่งต้องใช้ศิลปะในการสื่อสารอย่างมาก

4. ใช้บุคคลที่มีชื่อเสียง (Using a Celebrity) คนที่มีชื่อเสียงจะได้รับความสนใจอย่างมาก แต่บางครั้งคนก็ให้ความสนใจคนที่ชื่อเสียงมากเกินไปจนลืมเนื้อหาข้อความที่ต้องการสื่อสาร

ในการรณรงค์นั้น สิ่งที่จะทำให้สื่อประสบความสำเร็จมีดังนี้คือ

1. เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผู้รับสาร
2. ทำให้น่าสนใจและมีความบันเทิง

3. ทิ้งข้อคิดให้ผู้รับสารสามารถสรุปได้อย่างสั้นๆ เพียงประโยคเดียว
4. เรียงกรองให้เกิดการกระทำและการตอบสนองต่อผู้รับสาร
5. เป็นข้อความที่เข้าใจง่าย
6. สามารถปรับใช้กับสื่อได้หลากหลาย
7. ใช้จุดแข็งของแต่ละสื่อสร้างสรรค์ข้อความได้อย่างเหมาะสม

3. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

กลุ่มวัยรุ่นเป็นวัยเสี่ยงทั้งในด้านชีวิตโดยขาดประสบการณ์ ไม่มีประสบการณ์ในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากพอ อาจจะล่อแหลมในการใช้สารเสพติดอื่นๆ ประกอบด้วยปัญหาการควบคุมเมาแล้วขับในกลุ่มวัยรุ่นจึงถือเป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขในเชิงบูรณาการ มีหลายฝ่ายและหลายหน่วยงานมาร่วมกันรับผิดชอบ การทำงานควรเป็นทุกระดับและทุกท้องที่ ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ นอกจากนี้การทำงานดังกล่าวยังต้องสื่อสารให้สังคมได้รับรู้ ใช้สื่อเป็นสื่อกลางในการรายงานปัญหาและการแก้ปัญหาของหน่วยงานต่างๆ เพื่อจะได้รับแรงสนับสนุนจากสังคม (Public Support) อีกทางหนึ่ง มีกลไกและเครื่องมือที่หลากหลายในการดำเนินงานแต่ละขั้นตอนและปรับใช้ให้เหมาะสมกับลักษณะของปัญหา ไม่ได้ใช้สูตรสำเร็จเดียวกับทุกปัญหา (One-Size-Fits-All Methods)

เราคงต้องยอมรับกันว่า การป้องกันและแก้ไขปัญหามาแล้วขับนั้นเป็นขั้นตอนที่ใช้เวลาเพื่อจะเปลี่ยนค่านิยมทางสังคม และการปฏิบัติเกี่ยวกับเมาแล้วขับ และสร้างค่านิยมใหม่ การวางแผนกลยุทธ์ก็เพื่อให้ความรู้ เปลี่ยนแปลงทัศนคติ และค่านิยม เพื่อนำไปสู่พฤติกรรมที่พึงประสงค์ นอกจากนี้ยังควรคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงค่านิยมของชุมชน (Community Values) ซึ่งการสื่อสารสังคมจะทำหน้าที่สื่อสาร ให้การศึกษา เพื่อเปลี่ยนแปลงธรรมเนียมของชุมชน (Community Norms)

มีข้อเสนอแนะสำหรับกลยุทธ์ในการป้องกันปัญหาการเมาแล้วขับโดยแบ่งได้เป็น 2 มิติ คือ

3.1 มิติการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

1. กำหนดกฎหมายที่เข้มงวดและมีการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. มีแผนการดำเนินงาน เพื่อป้องกันและเยียวยาผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับ

➤ **โครงการป้องกัน (Prevention Program)** โดยทำกิจกรรมในโรงเรียน หรือที่ศูนย์ชุมชน มีการออกแบบหลักสูตรที่ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ และทักษะในการปฏิเสธไม่ดื่ม

- **การให้การศึกษา (Normative Education)** เนื่องจากเด็กวัยรุ่นมักไม่ค่อยรู้ถึงข้อจำกัดในการดื่มว่าดื่มเท่าไรถึงเมาและไม่สามารถขับชีรดได้ ดังนั้นควรให้การศึกษาที่ถูกต้องเกี่ยวกับเรื่องนี้
- **โครงการสายใยครอบครัว (Family-oriented Programs)** โครงการเหล่านี้จะจัดในโรงเรียน และชุมชนโดยให้พ่อแม่ผู้ปกครองได้มีส่วนร่วมร่วมกับเด็กๆ ในการช่วยแก้ปัญหาเมาแล้วขับ
- **โครงการฟื้นฟูบำบัด (Rehabilitative Programs)** สำหรับผู้ที่มีปัญหาการเมาแล้วขับโดยมีโครงการเพื่อเปลี่ยนความรู้และทัศนคติของคนกลุ่มนี้ เพื่อให้เข้าใจความเสี่ยงและความรับผิดชอบในการขับชีรปลอดภัย

นอกจากนี้ควรจัดตั้งองค์กรภาคีสนับสนุนที่หลากหลาย และมีทิศทางการทำงานที่ชัดเจนเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งประกอบด้วย **เอเจนซีชั้นนำ** ที่มีภารกิจพัฒนาความปลอดภัยบนท้องถนน **หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง** (ด้านการคมนาคม ด้านสุขภาพ ด้านใบอนุญาต ด้านการศึกษาและเจ้าหน้าที่ตำรวจ) **หน่วยงานสาธารณสุขและผู้เชี่ยวชาญ** ที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บบนท้องถนน **นักวิชาชีพที่ดูแลสุขภาพ** **นักวิจัยอิสระในสาขาวิชานี้** **องค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐ** รวมทั้งเครือข่ายเหยื่อจากอุบัติเหตุเมาแล้วขับ **องค์กรผู้ใช้ถนน** (องค์กรขนส่ง, สมาคมมอเตอร์ไซด์) หรือแม้กระทั่ง**องค์กรธุรกิจที่ผลิตและขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์** ก็สามารถมีส่วนร่วมในการช่วยกันป้องกันและแก้ปัญหาเมาแล้วขับได้

3. จัดหาแหล่งทุนสนับสนุนอย่างต่อเนื่องและระยะยาว
4. มีการวิจัย ติดตามและประเมินผลแผนงานแต่ละขั้นตอนเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข

3.2 มิติการสื่อสารสาธารณะ

การสื่อสารสาธารณะมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่การดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ประชาสัมพันธ์โครงการและกิจกรรมสร้างสรรค์เพื่อให้สังคมสนับสนุนและรณรงค์เพื่อเปลี่ยนทัศนคติของกลุ่มผู้ขับชีรผ่านทางสื่อที่หลากหลาย รวมทั้งมีเว็บไซต์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องขององค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ขอบเขตของเนื้อหาสื่อจะเริ่มจากข่าวหนักเกี่ยวกับตำรวจจับคนที่ขับชีรขณะมีเมามา (Driving While Intoxicated (DWI)) จนถึงสื่อแนวละครที่แสดงให้เห็นถึงการขับชีรโดยประมาท การรณรงค์การตลาดเพื่อสังคม (Social Marketing Campaign) การรณรงค์ข่าวสาร (Information Campaign) การรณรงค์บริการสาธารณะ (Public Service Campaigns) ซึ่งเป็น

ข้อความที่ส่งเสริมความสนใจสาธารณะซึ่งเน้นประโยชน์ของผู้รับสารและพัฒนาสังคมโดยรวมให้ดีขึ้น

จากการศึกษาสื่อรณรงค์ในปัจจุบันพบว่า มักจะเป็นสื่อที่เน้นให้ข้อมูลข่าวสาร ย้ำเตือน และสื่อที่ทำให้ผู้รับสารกลัวผลที่อาจจะเกิดขึ้นจากการเมาแล้วขับ ซึ่งจะเห็นว่าการออกแบบการรณรงค์ที่ทำให้เกิดความกลัว (Fear-Arousal Appeal) เป็นสื่อที่กลุ่มวัยรุ่นส่วนใหญ่สนใจมาก ดังนั้นการสื่อสารรณรงค์จึงควรใช้ข้อความกระตุ้นให้เกิดความกลัว หรือที่เรียกว่า Fear Appeals โดยเน้นให้กลุ่มผู้รับสารเข้าใจปัญหาเมาแล้วขับว่าจะมีผลในการดำเนินชีวิตอย่างไร

กล่าวโดยสรุปการรณรงค์เมาไม่ขับจะประสบความสำเร็จไปไม่ได้หากขาดความร่วมมือของภาคีเครือข่ายในการให้ช่องทางสื่อสาร และความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ทั้งในการให้ข้อมูลข่าวสาร ช่วยเหลือด้านทุน และร่วมขับเคลื่อน “เมาไม่ขับ” ให้เป็นกระแสสังคมต่อไป

ภาษาไทย

<http://www.tddf.or.th/tddf/research/article.php?id=0000010>

เครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ. สืบค้นเมื่อ 29 ธันวาคม 2554, จาก <http://www.ddd.or.th/aboutus>.

htm

<http://203.155.220.217/dotat/news/2551/2/4/dailynews2-4-2-51.htm>

ตายเป็นศุนย์". สืบค้นเมื่อ 23 ธันวาคม 2554, จาก

http://www.maticchon.co.th/news_detail.php?newsid=1325240378&grpid=03

&catid=03

คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี. (ม.ป.ป.). สุราเป็นเหตุ..อุบัติเหตุเป็นผล...

เยาวชนเป็นเหยื่อ (ผลงานวิจัยเผยแพร่). สืบค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2554. จาก

(http://www.csip.org/csip/autopage/show_page.php?h=145&s_id=10&d_id=

10)

<http://www.thaihealth.or.th/>

2554, จาก http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/themes/theme_2-1-

11.html

กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ.

มีนาคม 2555. จาก

<http://news.dmc.tv/%E0%B8%82%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A7%>

E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99/DMC%20NEWS/2008-05-08-3.html

ภาษาอังกฤษ

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

Blogger Aitiyaporn. (3 มิถุนายน 2554). มอเดอริไซส์ครองแชมป์เหตุเมาแล้วขับ. จาก

http://aitiyaporn.blogspot.com/2011/06/blog-post_20.html

Rosenstock, I.M. (1974). The Health Belief Model and Preventive Health Behavior.

Health Education Quarterly. 2(3) : 284-386.

LabSpace. (2012). *Health Education, Advocacy and Community Mobilization HEAT*

Module. From

<http://labspace.open.ac.uk/mod/oucontent/view.php?id=452840§ion=83>

.4.2

Robert, L. K. (2010). *Why Massachusetts college students drink and drive : do*

current policies to stop them make sense. Boston: Uni. Of Massachusetts.

