

ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ
ของวัยรุ่นชาย ตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์

นธกร วิโสรัมย์, พย.ม.*

ณิชภัทร มณีพันธ์, Ph.D.*

วรรณถ พรหมสุวรรณ, Ph.D.**

ภิญญดา สมดี, ส.ม.***

Received: May 21, 2022

Revised: December 10, 2022

Accepted: December 21, 2022

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย กลุ่มตัวอย่างเป็นวัยรุ่นชายที่มีภูมิลำเนาในตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์ อายุระหว่าง 15-24 ปี ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ จำนวน 250 คน โดยการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ความถี่ ร้อยละ และการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก

ผลการศึกษาพบว่า 1) พฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมากลุ่มตัวอย่างไม่เคยมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมารถร้อยละ 36.8 และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมแบบนานๆ ครั้ง ร้อยละ 37.2 โดยมีระดับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นแบบเสี่ยงต่ำ (low risk drinker) ร้อยละ 50.8 2) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับได้แก่ ความรู้ ทักษะคิด การรับรู้อิทธิพลของเพื่อน การรับรู้อิทธิพลของกฎหมาย กฎจราจร และอิทธิพลของสื่อต่างๆ สามารถทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของวัยรุ่นได้ 0.39, 193.68, 2.93, 19.28 และ 0.37 เท่าตามลำดับ และปัจจัยทั้ง 4 ตัวร่วมกันทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้ร้อยละ 93.60 นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าการใช้มาตรการทางกฎหมายอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้วัยรุ่นมีพฤติกรรมการไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ผลการศึกษาในครั้งนี้สามารถนำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการจัดกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชายในตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์ได้

คำสำคัญ: พฤติกรรมดื่มไม่ขับ ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม วัยรุ่นชาย

* อาจารย์ประจำ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์; ผู้ให้การติดต่อ: E-mail: nataporn.wr@bru.ac.th

** พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีสุนทร คณะพยาบาลศาสตร์ สถาบันพระบรมราชชนก กระทรวงสาธารณสุข

*** พยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบลบ้านปรังเฒ่า อำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์

Social and Cultural Factors Influencing of Not-Drink and Riding Behavior of Male Adolescents in Laket Sub-district of Buriram Province

Nataporn Wisoram, M.N.S.*

Nichapat Maneepan, Ph.D.*

Worranat Promsuan, Ph.D.**

Pinyada Somdee, M.P.H.***

Abstract

This research was a descriptive research aimed at studying drinking and not riding behavior and factors influencing the drinking and not riding behavior of male adolescents. The sample consisted of 250 male adolescents residing in the Lakkhet Sub-district, Buriram Province aged between 15-24 years who used a motorcycle as a means of transportation selected by using simple random sampling. Data were collected using questionnaires. Data were analyzed by using statistics namely, frequency and percentage. Logistic regression analysis was also used.

The results of the study showed that: 1) The drinking and not riding behavior: during the past 1 month, 36.8% of the samples had never had a drunken riding behavior, 37.2% had infrequent drunken driving behavior, and 50.8% had low-risk alcohol consumption levels (low-risk drinkers). 2) The factors influencing the drinking and not riding behavior were knowledge, attitude, and perception of friend influence, perception of laws influence, traffic rules, and media influences. The factors influencing the drinking and not riding behavior of adolescents can be predicted as 0.39, 193.68, 2.93, 19.28, and 0.37 times, respectively. These four factors together predicted 93.60 % of the drinking and not riding behavior. In addition, the samples opined that legal measures should be taken seriously and consistently to make adolescents have the drinking and not riding behavior when drinking alcohol.

The results of this study can be used as basic information for organizing activities to promote drinking and not riding behavior among male adolescents in the Lakkhet sub-district. Buriram Province.

Keywords: Not-drink and riding behavior, Social and cultural factors, Male adolescents

* Faculty of Nursing Buriram Rajabhat University; Corresponding Author E-mail: nataporn.wr@bru.ac.th

** Boromarajonani College of Nursing, Surin, Faculty of Nursing, Praboromarajchanok Institute, Ministry of Public Health

*** Banpringpen District Health Promotion Hospital

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญทั้งของประเทศไทยและของโลก จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก: Global Status Report on Road Safety (World Health Organization, 2018) ในแต่ละปีมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2561 มีรายงานจำนวนผู้เสียชีวิต 1.35 ล้าน โดยอัตราการเสียชีวิต 18.2 ราย ต่อแสนประชากร และเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับแรกของเด็กและเยาวชน อายุ 5 - 29 ปี โดยในจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งสองล้อและสามล้อ มากกว่าครึ่งหนึ่ง พบมากที่สุดคือทวีปแอฟริกา รองลงมาคือภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และแปซิฟิกตะวันตก ร้อยละ 44, 43 และ 36 ตามลำดับ สำหรับประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ 32.7 ราย ต่อแสนประชากร หรือสูงเกือบสองเท่าของอัตราการเสียชีวิตของโลก มีจำนวนผู้เสียชีวิต 22,491 คนต่อปี โดยเฉลี่ย 60 คนต่อวัน ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นมีสาเหตุมาจากดื่มแล้วขับ ร้อยละ 14 (World Health Organization, 2018)

สถานการณ์การเสียชีวิตโดยอุบัติเหตุทางถนนของไทยในภาพรวมตั้งแต่ปีพ.ศ. 2554 - 2560 มีแนวโน้มลดลง กลุ่มที่เสี่ยงสูงคือวัยรุ่น (อายุ 15 - 24 ปี) สาเหตุสันนิษฐานจากการเมาแล้วขับประมาณ ร้อยละ 2 ของอุบัติเหตุบนทางหลวงทั้งหมด มักเกิดบนทางหลวงสายรอง (ทางหลวงหมายเลข 4 หลัก) และมักเกิดในช่วงเวลากลางคืน (มูลนิธิไทยโรดส์, 2562) สอดคล้องกับสถิติการกระทำผิดทางคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติปีพ.ศ. 2561 - 2563 มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นทำให้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 939,578 ราย และเสียชีวิต 13,590 ราย ส่วนใหญ่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด และการเมาสุรา (มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2563) ซึ่งการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชยานพาหนะเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในท้องถนน เพราะว่าการขับขี่ขณะเมาสุราจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ 6.6 เท่าของการขับขี่ขณะไม่ดื่มสุรา และเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต 9.6 เท่าของผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มสุรา (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ, 2554) จังหวัดที่มีสัดส่วนของนักดื่ม และมีการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชยานพาหนะ สูงสุด ได้แก่ จังหวัดเลย (ร้อยละ 78.1) จังหวัดพิษณุโลก (ร้อยละ 72.2) จังหวัดยโสธร (ร้อยละ 68.7) ส่วนจังหวัดที่มีสัดส่วนต่ำที่สุด ได้แก่ จังหวัดนครปฐม (ร้อยละ 17.5) จังหวัดนราธิวาส (ร้อยละ 18.9) (อภิตันอารีย์ และพลเทพ วิจิตรคุณากร, 2562)

จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นจังหวัดที่ประชากรดื่มสุราเป็นจำนวนมาก ในปีพ.ศ. 2560 มีจำนวนนักดื่มเป็นอันดับที่ 49 ของประเทศ โดยมีสัดส่วนของนักดื่มที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป อยู่ที่ร้อยละ 24 ของจำนวนประชากร และมีการดื่มแล้วขับอยู่ที่ร้อยละ 37.8 และความชุกของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนจากการดื่มสุราของผู้อื่น คิดเป็นร้อยละ 0.5 และปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1,190 คน ตำบลหลักเขต อำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตชายขอบ โดยมีระยะทางห่างจากตัวเมืองบุรีรัมย์ 20 กิโลเมตร ประชากรส่วนใหญ่ชนเผ่าไทยที่พูดภาษากินเขมร ส่วนใหญ่มีการใช้สุราเป็นองค์ประกอบในกิจกรรมตามประเพณีและวัฒนธรรมท้องถิ่นสุราเป็นส่วนหนึ่งในพิธีกรรมทางศาสนา วัฒนธรรมและ

งานประเพณี (พระครูรัตนญาณโสภิต และพระมหามิตร จิตปญโญ, 2562) ทำให้วัยรุ่นมีโอกาสในการดื่มสูง นอกจากนี้ กลุ่มวัยรุ่นซึ่งเข้าไปศึกษาหรือทำงานที่ในเมือง จะเดินทางไป-กลับ ทุกวัน ด้วยรถจักรยานยนต์ ทำให้มีโอกาสดื่มสุราแล้วขับซึ่งอาจจะประสบอุบัติเหตุได้มากขึ้น

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง พบว่าพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ถือว่าเป็นพฤติกรรมทางสุขภาพของบุคคลกำหนดโดยหรืออยู่ภายใต้อิทธิพลของทั้งปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมในระดับต่างๆ ทั้งสิ้น (Stokols, 1996) ทั้งปัจจัยทั้งจากตัวผู้ขับเอง เช่น บุคลิกภาพ ความรู้ ความเชื่อ และทัศนคติของบุคคลความเชื่อของบุคคลต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับหรือไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ การคาดหวังผลที่ดีในการดื่มแอลกอฮอล์แล้วไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ ค่านิยมด้านการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ขับและความรู้ด้านเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผลกระทบของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ (อัญชลี เหมชะญาติ และศรีวรรณ ยอดนิล, 2555) อิทธิพลของบุคคลในครอบครัว เพื่อนสนิท เพื่อนร่วมงาน เพื่อนร่วมสถาบัน ซึ่งทั้งหมดนี้จะกำหนดหรือเป็นที่มาของความเป็นตัวตนของบุคคล (social identity) บทบาททางสังคม (role definition) และการสนับสนุนช่วยเหลือของบุคคล (social support) โดยเชื่อว่าการปฏิสัมพันธ์ การบอกกล่าวของเพื่อน พ่อแม่ ผู้ปกครอง เกี่ยวกับการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับซึ่งรถจักรยานยนต์และมองว่าเป็นเรื่องธรรมดา และไม่มีการห้ามปราม หรือแนะนำจะมีผลต่อการตัดสินใจที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ในทางตรงกันข้าม หากพ่อแม่ ผู้ปกครองหรือเพื่อนสนิทมีทัศนคติ ในทางลบกับการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับซึ่งรถจักรยานยนต์ก็จะทำให้วัยรุ่นไม่มีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับหรือมีน้อย ปัจจัยหลายอย่างที่มีอิทธิพลต่อความเสี่ยงของการใช้แอลกอฮอล์ในวัยรุ่น เช่น พ่อแม่และเพื่อน โรงเรียนและที่ทำงาน ศาสนา และความผูกพันของชุมชน การออกกำลังกายและการเล่นกีฬา พฤติกรรมภายนอกและการใช้ยาอื่นๆ การเสี่ยงและแสวงหาความรู้สึกร ความปรารถนาที่จะดื่ม ทัศนคติการดื่ม และเหตุผลในการดื่มสุรา

เครือข่ายสังคม ค่านิยมขนบธรรมเนียม ซึ่งอาจดำรงอยู่อย่างเป็นทางการและหรือไม่เป็นทางการระหว่างบุคคล กลุ่มบุคคลและองค์กรนั้น ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและชุมชนย่อมมีผลต่อพฤติกรรมของบุคคลนั้นได้การดื่มสุราจึงมีความหมายและบทบาททางสังคม สุราเป็นส่วนหนึ่งในพิธีกรรมทางศาสนา วัฒนธรรมและงานประเพณี การดื่มสุราจึงมีความหมายและบทบาททางสังคม พฤติกรรมการดื่มสุรา มีความหมายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic) แสดงถึงความเข้มแข็ง ความเป็นชายชาติ และอาจใช้สุราเป็นเครื่องมือในทางสังคม เพื่อการเข้าถึงการเข้าถึงสังคม การผ่อนคลายความสนุกสนานร่าเริง (เพ็ญจันทร์ เซอร์เรอร์ และพีระพงษ์ วงศ์อุปราช, 2552) จากการศึกษาของกัลป์ลีกา ฉินวิรุฬห์ศิริทรัพย์ (2557) พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราประกอบด้วยปัจจัยด้านความคิดเห็นว่าประเพณีในท้องถิ่นมีส่วนสนับสนุน ส่งเสริมการดื่มสุรา ปัจจัยด้านการควบคุมตนเองและปัจจัยด้านความผูกพันทางสังคม ได้แก่ ความผูกพันต่อครอบครัว ความเชื่อทางสังคม และความผูกมัดทางสังคม มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติคดีมาแล้วขับ ร้อยละ 56.8 (Multiple R =.586) นอกจากนี้ ปัจจัยรายได้ ครอบครัว ระยะทางของแหล่งซื้อสุรา วัฒนธรรม ประเพณี หรือกิจกรรมในชุมชนที่เอื้อต่อการดื่มสุรา การมีหรือไม่มีกิจกรรมส่งเสริมให้งดดื่มสุราในวันสำคัญต่างๆ และการมีหรือไม่มีกิจกรรมการณรงค์ไม่ดื่มสุราในชุมชนที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการดื่มสุราแตกต่างกัน (ธัญวรรณ์ แจ่มใส และศรณรงค์ ปล่องทอง, 2561)

นอกจากนี้ นโยบาย กฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย กฎจรรยา การเข้าถึงแหล่งการซื้อขาย แอลกอฮอล์ รวมทั้งสื่อต่างๆ ทั้งระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ ที่กำกับดูแลสนับสนุนกิจกรรมและพฤติกรรมที่พึงประสงค์เพื่อป้องกันและควบคุมปัญหาทางด้านสุขภาพ ซึ่งมาตรการต่างๆ เหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อบุคคลนั้นๆ ได้ นโยบายของรัฐบาลที่กำกับดูแลและส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ นโยบายของประเทศในด้านการป้องปรามการดื่มแล้วขับ การส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มแล้วไม่ขับ ทั้งในสภาวะปกติและในช่วงการรณรงค์ตามเทศกาล รวมทั้งธรรมเนียมการดื่มของคนในชุมชน อุษา บิ๊กกิ้นส์ (2556) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors) ที่มีผลต่อการเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ มีปัจจัยด้านพฤติกรรมเมาแล้วขับของวัยรุ่นอยู่ 4 ประการดังนี้ อายุ ระหว่าง 15 - 25 ปี พักอาศัยอยู่ที่หอพักกับเพื่อน วัยรุ่นชายชอบความท้าทายและเสี่ยงซึ่งเป็นสาเหตุของการเมาแล้วขับ ปัจจัยด้านพฤติกรรม วัยรุ่นที่ติดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะไม่กลัวการเมาแล้วขับ เพื่อนเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลมากที่สุดที่ทำให้ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์เมาแล้วขับ การสื่อสารและการโฆษณา มาตรการรณรงค์สาธารณะ มาตรการระบบบริการสุขภาพ และค่านิยมในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยสามารถทำนายการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในระดับชุมชนได้ (ขวัญจิตร ศรีษาคา และคณะ, 2563) นอกจากนี้ยังพบว่า ทักษะคติ อิทธิพลของพ่อแม่ และอิทธิพลของเพื่อน สามารถทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นได้ (จันทร์ฉาย โยธาใหญ่และคณะ, 2559)

การศึกษาที่ผ่านมาส่วนมากเป็นการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวผู้ขับขี่ซึ่งมีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับผลกระทบของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทักษะคติต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ความเชื่อ ขนบธรรมเนียมประเพณีของท้องถิ่น และบริบททางสังคม ซึ่งแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน ผลของการวิจัยที่ผ่านมาอาจไม่สามารถตอบโจทย์ของพื้นที่แต่ละที่ ในการวางแผนแก้ไขปัญหาได้ ผลจากการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยคาดว่าจะได้ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาโครงการส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กวัยรุ่น เพื่อลดและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเมาหรือดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ที่มีประสิทธิภาพที่ดีต่อไป

วัตถุประสงค์วิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมดื่มไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นชายตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์
2. เพื่อหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับขี่ของวัยรุ่นชายตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์

กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษานี้ประยุกต์ใช้แนวคิดนิเวศวิทยาสังคม (Stokols, 1996) เป็นกรอบแนวคิดของการศึกษา โดยเชื่อว่าพฤติกรรมของบุคคลอยู่ภายใต้อิทธิพลหรือถูกกำหนดหรือมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบส่วนบุคคลและองค์ประกอบด้านสังคมสิ่งแวดล้อม ที่มีปฏิสัมพันธ์กันและมีความสลับซับซ้อนขึ้นเรื่อยๆ โดยแบ่งปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสุขภาพไว้ 5 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยระดับบุคคล (intrapersonal) ได้แก่

ความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ กฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับขึ้นขณะดื่มมีนเมา ทักษะคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับขึ้น ปัจจัยระหว่างบุคคล (interpersonal) ได้แก่ พ่อแม่ผู้ปกครอง และเพื่อน ปัจจัยระดับสถาบัน (institutional factors) ปัจจัยระดับชุมชน (community) ทักษะคิดของชุมชน แนวปฏิบัติของชุมชนเกี่ยวกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ ปัจจัยระดับนโยบาย (public policy) กฎหมายและกฎจราจร สื่อกิจกรรมการรณรงค์ต่าง ๆ

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาหาความสัมพันธ์ (descriptive correlational study) เพื่อศึกษาพฤติกรรมดื่มไม่ขับขึ้นรถจักรยานยนต์และปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชายตำบลหลักเขต อำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรเป็นวัยรุ่นชายอายุระหว่าง 15 - 24 ปี ที่มีภูมิลำเนาในตำบลหลักเขต อำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ จำนวน 453 คน (ฐานข้อมูลทะเบียนราษฎร กระทรวงมหาดไทย ปี 2563) กลุ่มตัวอย่าง โดยมีคุณสมบัติที่คัดเข้า (Inclusion criteria) ดังนี้ 1) เป็นวัยรุ่นชายอายุระหว่าง 15 - 24 ปี 2) ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะประจำ 3) อ่านเขียนภาษาไทยได้ และสื่อสารได้ดี และ 4) สมัครใจเข้าร่วมโครงการวิจัย และได้รับอนุญาตจากผู้ปกครองกรณีที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ได้มาจากการคำนวณโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ เครจซีและมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้กลุ่มตัวอย่าง 250 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ใช้แบบประเมินปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเมาไม่ขับ ประกอบด้วย

1. แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วย คำถามเกี่ยวกับ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา พฤติกรรมการดื่มสุรา พฤติกรรมการขับขึ้นรถจักรยานยนต์ ประวัติการทำผิดกฎจราจรและการถูกจับและปรับ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์และการบาดเจ็บที่ได้รับ

2. แบบสอบถามพฤติกรรมดื่มไม่ขับและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับ ที่ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามพฤติกรรมดื่มไม่ขับและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับ ของจันทร์ฉาย โยธาใหญ่ และคณะ (2559) ที่ตามกรอบแนวคิดนิเวศวิทยาสังคมประกอบด้วยแบบสอบถามและแบบประเมินรวม 7 ชุด ดังนี้

2.1 แบบสอบถามพฤติกรรมดื่มไม่ขับ มีคำถาม 1 ข้อ เกี่ยวกับการขับขึ้นรถจักรยานยนต์ขณะมีนเมา ในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา ลักษณะคำตอบเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ คือ ไม่เคย (1) จนถึงเป็นประจำ (5)

2.2 แบบประเมินความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับขึ้น กฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับขึ้นขณะดื่มมีนเมา จำนวน 4 ข้อ เป็นตัวเลือกตอบ คือ ใช่ ไม่ใช่ และไม่ทราบ การคิดคะแนนคือ ให้ 1 คะแนนในข้อที่ตอบถูก ไม่ให้คะแนนในข้อที่ตอบผิดหรือไม่ทราบ คะแนนรวมอยู่ระหว่าง 0 - 4 ผู้ที่มีความรู้ดีหมายถึงผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ 80% ขึ้นไป (คะแนน ≥ 3.2 คะแนน)

2.3 แบบประเมินทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับที่มีจำนวน 7 ข้อ ลักษณะคำตอบเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับ ตั้งแต่ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (1) ไปจนถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง (6) คะแนนสูงสุดแสดงกลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ คะแนนรวมของทัศนคติ อยู่ระหว่าง 7 – 42 คะแนน ผู้ที่มีทัศนคติที่ดี หมายถึง ผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ 80% (คะแนน ≥ 33.6 คะแนน)

2.4 แบบประเมินอิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครองที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 2 ข้อ แต่ละข้อประกอบด้วย คำถามสองส่วนต่อเนื่องกัน ส่วนที่ 1 เป็นการรับรู้ถึงอิทธิพลของพ่อแม่ผู้ปกครอง ส่วนที่ 2 เป็นการให้ความสำคัญในแง่การที่จะปฏิบัติตามส่วนที่ 1 ลักษณะของคำตอบแต่ละส่วนเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับ คือ ไม่มีเลย/ไม่ปฏิบัติตาม (0) จนถึงมากที่สุด/ปฏิบัติตามมากที่สุด (5) คะแนนของแต่ละข้อได้จากผลคูณของทั้งสองส่วนคะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ระหว่าง 0 -50 กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีพ่อแม่ มีอิทธิพลมากต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์หมายถึงผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ 80% ขึ้นไป (คะแนน ≥ 40 คะแนน)

2.5 แบบประเมินอิทธิพลของเพื่อนที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 3 ข้อ แต่ละข้อประกอบด้วย คำถามสองส่วนต่อเนื่องกัน ส่วนที่ 1 เป็นการรับรู้ถึงอิทธิพลของเพื่อน ส่วนที่ 2 เป็นการให้ความสำคัญในแง่การที่จะปฏิบัติตามส่วนที่ 1 ลักษณะของคำตอบแต่ละส่วน เป็นมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับ คือ ไม่มีเลย/ไม่ปฏิบัติตาม (0) จนถึงมากที่สุด/ปฏิบัติตามมากที่สุด (5) คะแนนของแต่ละข้อได้จากผลคูณของทั้งสองส่วนคะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ระหว่าง 0 -75 กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีเพื่อนมีอิทธิพลมากต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์หมายถึงผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ 80% ขึ้นไป (คะแนน ≥ 60 คะแนน)

2.6 แบบประเมินอิทธิพลของกฎหมายและกฎจราจรที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 2 ข้อ คำถามสองส่วนต่อเนื่องกัน ส่วนที่ 1 เป็นการรับรู้ถึงอิทธิพลของกฎหมายและกฎจราจร ส่วนที่ 2 เป็นการให้ความสำคัญในแง่การที่จะปฏิบัติตามส่วนที่ 1 ลักษณะของคำตอบแต่ละส่วนเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับ คือ ไม่มีเลย/ไม่ปฏิบัติตาม (0) จนถึงมากที่สุด/ปฏิบัติตามมากที่สุด (5) คะแนนของแต่ละข้อได้จากผลคูณของทั้งสองส่วนคะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ระหว่าง 0 - 50 กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีกฎหมายและกฎจราจรมีอิทธิพลมากต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์หมายถึงผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ 80% ขึ้นไป (คะแนน ≥ 40 คะแนน)

2.7 แบบประเมินอิทธิพลของสื่อต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 2 ข้อ คำถามสองส่วนต่อเนื่องกัน ส่วนที่ 1 เป็นการรับรู้ถึงอิทธิพลของสื่อต่างๆ ส่วนที่ 2 เป็นการให้ความสำคัญในแง่การที่จะปฏิบัติตามส่วนที่ 1 ลักษณะของคำตอบแต่ละส่วน เป็นมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับ คือ ไม่มีเลย/ไม่ปฏิบัติตาม (0) จนถึงมากที่สุด/ปฏิบัติตามมากที่สุด (5) คะแนนของแต่ละข้อได้จากผลคูณของทั้งสองส่วนคะแนนรวมที่เป็นไปได้อยู่ระหว่าง 0 - 50 กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีสื่อต่างๆ มีอิทธิพลมากต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์หมายถึงผู้ที่มีคะแนนรวมตั้งแต่ 80% ขึ้นไป (คะแนน ≥ 40 คะแนน)

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามทั้งหมดมาใช้โดยไม่มีการประยุกต์เนื่องจากเห็นว่ามีความเหมาะสมกับกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งแบบสอบถามชุดนี้ได้ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา

โดยผู้ทรงคุณวุฒิ ความตรงเชิงโครงสร้างโดยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ และความเที่ยง แล้วได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาคระหว่าง 0.70 - 0.90 และได้นำไปหาความเชื่อมั่น โดยทดลองใช้กับ กลุ่มวัยรุ่นในบริบทที่ใกล้เคียง จำนวน 30 คน มีระดับความเชื่อมั่น 0.78

3. แบบประเมินปัญหาการดื่มสุรา (AUDIT) ขององค์การอนามัยโลกที่แปลโดยปริทรรศน์ ศิลปกิจ และพันธมิตร กิตติรัตน์ไพบูลย์ มีข้อคำถามจำนวน 10 ข้อ แต่ละคำถามมีชุดคำตอบให้เลือกตอบ คะแนนรวม ตั้งแต่ 0 - 40 คะแนน การแปลผลคะแนนระดับของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เทียบตามเกณฑ์ ดังนี้ (พันธมิตร กิตติรัตน์ไพบูลย์, 2561)

คะแนน 0-7 หมายถึง เป็นผู้ดื่มแบบเสี่ยงต่ำ (Low risk drinking)

คะแนน 8-15 หมายถึง เป็นผู้ดื่มแบบเสี่ยง (Hazardous drinker)

คะแนน 16-19 หมายถึง เป็นผู้ดื่มแบบอันตราย (Harmful use)

คะแนน 20-40 หมายถึง เป็นผู้ดื่มแบบพึ่งพิงแอลกอฮอล์ (Alcohol dependence)

การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิจัยครั้งนี้ทีมผู้วิจัยเก็บข้อมูลด้วยตนเอง โดยการประสานงานพื้นที่ใน ชุมชนผ่าน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพบ้านปรังเปิน ตำบลหลักเขต และเพื่อพบกลุ่มตัวอย่างตามรายชื่อที่ได้ จากการสุ่มรายชื่อ ในแต่ละหมู่บ้าน ครอบคลุมทั้ง 14 หมู่บ้าน เพื่อขออาสาสมัครในการเข้าร่วมเป็น กลุ่มตัวอย่างการวิจัย กลุ่มตัวอย่างสมัครใจ จึงทำการเก็บรวบรวมข้อมูลตามแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง และพฤติกรรมดื่มไม่ขับขึ้นรถจักรยานยนต์ วิเคราะห์โดยใช้สถิติ เชิงพรรณนาได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย

2. การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลพฤติกรรมดื่มไม่ขับ ได้แก่ ความรู้ทัศนคติ อิทธิพล ของพ่อแม่ผู้ปกครอง อิทธิพลของเพื่อน อิทธิพลของกฎหมายและกฎจราจร อิทธิพลของสื่อต่างๆ กับ พฤติกรรมดื่มไม่ขับโดยใช้สถิติถดถอยโลจิสติก (logistic regression) โดยจัดกลุ่มพฤติกรรมเป็นไม่เคยขับขึ้นรถ จักรยานยนต์ขณะมีเมา กับเคย และข้อมูลปัจจัยจัดกลุ่มโดยใช้คะแนนดิบรวมของแต่ละปัจจัยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม โดยคะแนนดิบรวมต่ำกว่าร้อยละ 80 จัดเป็นกลุ่มความรู้ต่ำ ทัศนคติเชิงลบ การรับรู้ถึงอิทธิพลของพ่อแม่ ผู้ปกครองเพื่อน กฎหมายกฎจราจร และสื่อต่างๆ ต่ำ ส่วนคะแนนดิบรวมตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไปจัดเป็นกลุ่มที่มีความรู้ดีมีทัศนคติเชิงบวกและการรับรู้ถึงอิทธิพลของปัจจัยต่างๆ สูง

การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

1. ผู้วิจัยได้ทำการพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่างโดย โดยการทำหนังสือขอรับการพิจารณารับรอง จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์เสนอต่อคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยของมหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์ และได้รับ อนุมัติให้ดำเนินการวิจัยได้ หมายเลขใบอนุญาต เลขที่ 013/2564 ลงวันที่ 28 เมษายน 2564

2. เมื่อผ่านการอนุมัติ ผู้วิจัยประสานงานกับผู้นำชุมชนและเข้าพบอาสาสมัครด้วยตนเองที่ชุมชนของ อาสาสมัครเพื่อแนะนำตัวและชี้แจง การวิจัย วัตถุประสงค์ ประโยชน์ ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลและ เชิญชวนเข้าร่วมเป็นอาสาสมัครการวิจัย หากกลุ่มเป้าหมายยินยอม จะให้ลงนามการเป็นอาสาสมัครและ แจกแบบสอบถามให้ทำการตอบแบบสอบถาม และส่งคืนในกล่องเอกสารที่ผู้วิจัยเตรียมให้ และหากยินดีเป็น

ผู้ให้ข้อมูลในการสนทนากลุ่ม หรือการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยจะนัดหมายเวลาในการเข้ากลุ่มและสัมภาษณ์ต่อไป

3. ให้กลุ่มตัวอย่างลงนามยินยอมเข้าร่วมวิจัย โดยที่กลุ่มตัวอย่างสามารถตอบปฏิเสธการตอบแบบสอบถามได้ตลอดเวลาและสามารถถอนตัวจากการวิจัยได้ทันทีที่ต้องการ ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเก็บเป็นความลับและนำเสนอโดยภาพรวมเท่านั้น

ผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง อายุเฉลี่ย 18.8 ปี ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่กับพ่อแม่ (ร้อยละ 74) มีอาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 59.2) จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 45) ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งที่ออกจากบ้าน (ร้อยละ 56.4) เพื่อไปทำธุระประจำวัน มากที่สุด (ร้อยละ 50.4) ช่วงเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือช่วงเวลาเช้า และเวลาเย็น (ร้อยละ 58.8) มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 63.20 โดยส่วนใหญ่มีความถี่ของพฤติกรรมเป็นแบบนานๆ ครั้ง ร้อยละ 37.2 และมีระดับความรุนแรงของการดื่มแบบเสี่ยงต่ำ ร้อยละ 50.8

1. พฤติกรรมการดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชายตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์ ในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมาพบว่าพฤติกรรมมีการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา นานๆ ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.2 และไม่เคยคิดเป็นร้อยละ 36.8 ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละความถี่ของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา

ความถี่พฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	92	36.8
เคยนาน ๆ ครั้ง	93	37.2
เคยบางครั้ง	35	14
เคยบ่อยครั้ง	20	8
เคยเป็นประจำ	10	4

2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย จังหวัดบุรีรัมย์

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับ พบว่าปัจจัยด้านความรู้ กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับมาก คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.08 คะแนน ($SD = 0.89$) มีทัศนคติในทางลบต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 28.88 คะแนน ($SD = 4.36$) มีการรับรู้อิทธิพลของพ่อแม่ อิทธิพลของเพื่อนอิทธิพลของกฎหมาย/กฎจราจร ปัจจัยด้านอิทธิพลของสื่อต่างๆ ในระดับต่ำโดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 23.04 คะแนน ($SD = 7.79$), 49.42 คะแนน ($SD = 15.05$), 29.35 คะแนน ($SD = 7.32$) และ 27.30 คะแนน ($SD = 9.66$) ตามลำดับดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 คะแนนเฉลี่ยของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย จังหวัดบุรีรัมย์

ปัจจัย	ช่วงคะแนน ที่เป็นไปได้	ช่วงคะแนน ที่ได้	M	SD
ความรู้	0 - 4	1 - 4	3.08	0.89
ทัศนคติ	7 - 42	22 - 37	28.88	4.36
พ่อแม่/ผู้ปกครอง	0 - 50	9 - 40	23.04	7.79
เพื่อน	0 - 75	17 - 75	49.42	15.05
กฎหมาย/กฎจราจร	0 - 50	18 - 50	29.35	7.32
สื่อต่างๆ	0 - 50	8 - 50	27.30	9.66

2. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย จังหวัดบุรีรัมย์ พบว่าแบบจำลองมีความเหมาะสม พิจารณาจากค่า Chi-square = 263.98 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นอกจากนี้ พิจารณาจากค่าความเป็นไปได้ -2 loglikelihood = 75.057, Cox & Snell R² = 0.638 คิดเป็นร้อยละ 65, Nagelkerke R² = 0.872 คิดเป็นร้อยละ 89 นอกจากนี้ประเมินความแม่นยำของแบบจำลองจากค่า Percentage Correct = 93.60 แสดงว่าแบบจำลองนี้สามารถทำนายจำนวนวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมดื่มไม่ขับได้ร้อยละ 93.60 เมื่อพิจารณาแต่ละตัวแปร พบว่า ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ ตัวแปรทัศนคติ มีค่าสัมประสิทธิ์ (B) เท่ากับ 1.21 และเมื่อพิจารณาค่า OR = 3.34 หมายความว่า ทัศนคติเพิ่มขึ้น 1 หน่วย โอกาสที่พฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชายเพิ่มขึ้น 3.34 เท่า รองลงมา คือตัวแปรกฎหมาย/กฎจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์ (B) เท่ากับ 0.40 และเมื่อพิจารณาค่า OR = 1.50 หมายความว่า อิทธิพลของกฎหมาย/กฎจราจรเพิ่มขึ้น 1 หน่วย โอกาสที่พฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชายเพิ่มขึ้น 1.50 เท่า ตัวแปรอิทธิพลของเพื่อน มีค่าสัมประสิทธิ์ (B) เท่ากับ 0.07 และเมื่อพิจารณาค่า OR = 1.07 หมายความว่า อิทธิพลของเพื่อนเพิ่มขึ้น 1 หน่วย โอกาสที่พฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย เพิ่มขึ้น 1.07 เท่า ความรู้ มีสัมประสิทธิ์ (B) เท่ากับ -1.06 และเมื่อพิจารณาค่า OR = 0.35 โดยเมื่อมีความรู้เพิ่มขึ้น 1 หน่วยจะทำให้มีโอกาสมีพฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย เพิ่มขึ้น 0.35 เท่า และอิทธิพลของสื่อต่างๆ มีสัมประสิทธิ์ (B) เท่ากับ - 0.10 และเมื่อพิจารณาค่า OR = 0.90 โดยเมื่อมีการรับรู้อิทธิพลของสื่อต่างๆ เพิ่มขึ้น 1 หน่วยจะทำให้มีโอกาสมีพฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย เพิ่มขึ้น 0.90 เท่า ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่น

ตัวแปรปัจจัย	B	S.E.	Wald	Sig.	OR	95% CI	
						ต่ำสุด	สูงสุด
ค่าคงที่	-41.87*	8.32	25.31	0.00	0.00		
ความรู้	-1.06*	0.43	6.01	0.01	0.35	0.15	0.81
ทัศนคติ	1.21*	0.26	22.32	0.00	3.34	2.03	5.52
พ่อแม่ฯ	0.04	0.04	1.00	0.32	1.04	0.96	1.12
เพื่อน	0.07*	0.03	5.20	0.02	1.07	1.01	1.14
กฎหมายฯ	0.40*	0.10	16.15	0.00	1.50	1.23	1.82
สื่อ	-0.10*	0.05	3.97	0.05	0.90	0.82	1.00

Nagelkerke R² = 0.87 , *sig≤0.05

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษาพฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรม การพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมา (ร้อยละ 63.20) โดยส่วนใหญ่มีความถี่ของพฤติกรรมเป็น แบบนานๆ ครั้ง (ร้อยละ 37.2) และจากการประเมินระดับความรุนแรงของปัญหาการดื่มแอลกอฮอล์พบว่า ส่วนใหญ่การดื่มมีระดับการดื่มแบบเสี่ยงต่ำ (ร้อยละ 50.8) ส่วนใหญ่จะดื่มเป็นเบียร์ ช่วงเวลาที่ดื่มมักจะเป็น ช่วงเย็นจึงมีการดื่มภายหลังเลิกเรียนหรือเลิกงาน แล้วต้องมีการเดินทางกลับบ้านโดยใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็น พาหนะ ทั้งนี้อภิปรายได้ว่า กลุ่มตัวอย่างโดยเฉลี่ยเป็นช่วงวัยรุ่นตอนปลาย (19 - 20 ปี) เป็นวัยที่มีความคิด เป็นของตนเอง และอาจทำพฤติกรรมต่างๆ ตามใจตนเอง ชอบความท้าทายและความเสี่ยง การดื่มเหล้ามักจะ ทำให้เกิดความคึกคะนอง มักจะคิดว่ายังขับรถกลับได้ (อุษา บั๊กกินส์, 2556) รวมทั้งวัยรุ่นและคนหนุ่มมองว่า การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องธรรมดา ความรู้สึกทางบวกต่อการดื่มแล้วขับ ประกอบกับได้รับการ ปลุกฝังจากครอบครัวให้กลับบ้านถึงแม้ว่าจะเมาก็ตาม เมื่อพิจารณาปัจจัยเอื้อของการกระทำพฤติกรรม พบวัยรุ่นไม่สามารถที่จะเดินทางกลับบ้านได้หากไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงทำให้มีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับขี่ รถจักรยานยนต์มากกว่าได้ ผลการศึกษาสอดคล้องกับการสำรวจสถานการณ์ปัญหาและดัชนีความเสี่ยงต่อ ปัญหาแอลกอฮอล์ในประเทศไทย:การสำรวจปี 2560 พบว่า โดยความชุกของการดื่มแอลกอฮอล์ในกลุ่มวัยรุ่น ที่มีอายุ 15 - 19 ปี พบว่ามีความชุกของนักดื่มเท่ากับร้อยละ 13.6 ของจำนวนนักดื่มทั้งหมดและพบว่าร้อยละ 43.9 เป็นนักดื่มประจำ ร้อยละ 41.9 มีการดื่มหนักใน 12 เดือนที่ผ่านมา และร้อยละ 40.6 เคยขับรถขณะที่ เพิ่งดื่มแอลกอฮอล์ (อชิบ ต้นอารีย์ และพลเทพ วิจิตรคุณากร, 2562) และพบการดื่มแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ สูงขึ้นช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของทุกปี จากรายงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยบนท้องถนน ปี 2563 จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวกับการดื่มแอลกอฮอล์มีจำนวนมากในช่วง 7 วันอันตราย

ของเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของทุกปี โดยพบว่าร้อยละ 35 - 40 ของจำนวนอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับการเมาสุราแนวโน้มสูงขึ้น (มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2563)

อนึ่งในช่วงเวลาที่ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลนั้นเป็นช่วงหลังจากเทศกาลสงกรานต์ซึ่งมีกิจกรรมการสังสรรค์กันของครอบครัว ญาติ และเพื่อนๆ โดยมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อาจส่งผลให้พบว่ามีจำนวนการดื่มแล้วขับของวัยรุ่นเพิ่มสูงขึ้น

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับ สามารถอธิบายได้ดังนี้

1. ปัจจัยระดับบุคคล ที่อาจจะทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ได้แก่ ปัจจัยด้านความรู้ และปัจจัยด้านทัศนคติ ความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับซึ่งรถจักรยานยนต์และความรู้ด้านกฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับขณะดื่ม/เมาสุรา ผลการศึกษาพบว่าวัยรุ่นมีความรู้ด้านกฎหมายในระดับมาก และทัศนคติของวัยรุ่นต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับเป็นลบ จึงทำให้ผลการวิจัยพบว่าส่วนใหญ่มีพฤติกรรมมีการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ขณะมีเมามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.2 ทัศนคติเป็นเรื่องของจิตใจ ทว่าที่ ความรู้สึกนึกคิดและความโน้มเอียงของบุคคล ที่มีต่อเรื่องราวหรือเหตุการณ์ ซึ่งเป็นไปได้ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ทัศนคติมีผลให้มีการแสดงพฤติกรรมออกมา และการมีประสบการณ์โดยตรงจากการถูกจับเฝ้าแอลกอฮอล์ ทำให้รู้สึกเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น เป็นไปตามหลักนิเวศวิทยาสังคมและพฤติกรรมกรกระทำตามแผน ที่ระบุว่าพฤติกรรมถูกกำหนดมาจากความตั้งใจที่จะปฏิบัติกิจกรรมซึ่งเป็นผลมาจากทัศนคติต่อเรื่องนั้นๆ (Stokol, 1996; Ajzen, 2006) สอดคล้องกับการศึกษาของจันทรฉาย โยธาใหญ่และคณะ (จันทรฉาย โยธาใหญ่ และคณะ, 2559) ที่พบว่าทัศนคติเป็นปัจจัยส่วนบุคคลที่ทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ได้อย่างมีนัยสำคัญ และการศึกษาของมรกต เขียวอ่อน และคณะ (2559) ที่พบว่า ทัศนคติต่อการดื่มสุราการเข้าถึงแหล่งซื้อขายสุรา การรับอิทธิพลจากสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ แรงสนับสนุนจากกลุ่มเพื่อนในการดื่มสุรา และพฤติกรรมการดื่มสุราของบุคคลในครอบครัว มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการดื่มสุราซึ่งทัศนคติต่อการดื่มสุรา มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการดื่มสุรา

2. ปัจจัยระหว่างบุคคลที่ทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ได้ คือ อิทธิพลของเพื่อน เพื่อนมีผลต่อพฤติกรรมการดื่มและขับซึ่งของวัยรุ่นทั้งทางตรงและทางอ้อม (Zhang et al., 2012) ซึ่งตามพัฒนาการของวัยรุ่นจะให้ความสำคัญกับเพื่อน เพื่อนเป็นกลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญ การรับรู้พฤติกรรมหรือกระทำของกลุ่มอ้างอิงเป็นอย่างไร วัยรุ่นจะมีพฤติกรรมไปในทางนั้น (Ajzen, 2006) สอดคล้องการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าสาเหตุที่ทำให้วัยรุ่นดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เนื่องจาก เพื่อนชักชวนให้ดื่ม การเข้ากลุ่มเพื่อนและต้องการการยอมรับ การดื่มตามเทศกาล เพื่อความสนุกสนาน วัยรุ่นมักจะมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมเมาแล้วขับตามเพื่อนสนิท ซึ่งเป็นกลุ่มอ้างอิงที่สำคัญ (อุษา บิ๊กกินส์, 2556) โดยมากการดื่มเกิดจากการชักชวนของเพื่อนร่วมสถาบันตามหอพักหรือเพื่อนบ้าน โดยส่วนมากจะดื่มเพื่อเข้าสังคมและให้กลุ่มเพื่อนยอมรับ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของเพื่อนสนิท และการพบปะกันในกลุ่มเพื่อน และความที่จะกล้าปฏิเสธเพื่อน เมื่อถูกชักชวนให้ดื่ม

มีความสัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของวัยรุ่นหญิงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (พัชรพรรณ คูหา, 2558)

3. ปัจจัยระดับสาธารณะที่ทำนายพฤติกรรมดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นคือ อิทธิพลของกฎหมาย/กฎจราจร และอิทธิพลของสื่อต่างๆ ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีกฎหมายชัดเจนเกี่ยวกับข้อกำหนดเรื่องปริมาณของแอลกอฮอล์ของผู้ขับชี่รถ และมีการบังคับใช้อย่างชัดเจนโดยในช่วงเทศกาลหยุดประจำปีจะมีการตั้งด่านเพื่อตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับชี่ จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างรับรู้ผลของกฎหมายกฎจราจร การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและต่อเนื่องที่อาจมีต่อตนเอง ทำให้วัยรุ่นรับรู้ถึงปัญหาความยุ่งยากที่ตามมาได้ ซึ่งส่งผลให้ไม่ปฏิบัติพฤติกรรมเสี่ยงนั้น (Ajzen, 2006) จะเห็นได้จากข้อคิดเห็นวัยรุ่นส่วนใหญ่จะบอกว่า “สิ่งที่กลัวที่สุดในเมื่อดื่มเหล้าแล้วขับชี่คือเจอด่านตำรวจ เพราะต้องโดนตำรวจให้เป่าแอลกอฮอล์ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเกินแล้วทำให้ต้องเสียจ่ายปรับ ที่แพง หรือถ้าจ่ายค่าปรับไม่ทันก็ต้องเข้าคุก” การบริหารจัดการแก้ปัญหาเมาแล้วขับชี่จึงหวัดฤกต์โดยความร่วมมือทุกภาคส่วนพบว่า “โครงการเมาแล้วขับถูกจับแน่” “ความสำเร็จที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ทำให้ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากดื่มแล้วขับลดลง (สุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์, 2560) การศึกษาจากออสเตรเลียในพื้นที่ 4 รัฐพบว่า การสุ่มตรวจระดับแอลกอฮอล์ ในผู้ขับชี่รถยนต์พาหนะ (Random Breath Testing) สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ร้อยละ 20 และลดอัตราการเสียชีวิตในกลุ่มอายุ 17-20 ปี ร้อยละ 30 และอายุ 21-29 ปี ร้อยละ 21 (Jiang et al., 2015)

ปัจจัยด้านอิทธิพลของสื่อต่างๆ มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับชี่ของวัยรุ่น ทั้งนี้เนื่องจากสื่อเป็นแรงเสริมทัศนคติ ค่านิยม ความเชื่อ บรรทัดฐานทางสังคม ทุกคนเมื่อบุคคลรับสารแล้ว จะเกิดกระบวนการเรียนรู้และปฏิบัติตามสิ่งที่ตนเองเชื่อ ข่าวสารของสื่อมวลชนมีอิทธิพลต่อการปลูกสรบั่นแต่งความคิดของผู้รับสาร ในปัจจุบันจะพบว่ามีกรรมกรณ์เรื่องดื่มไม่ขับชี่มากมายหลายรูปแบบ มีความพยายามในการรณรงค์ให้ทราบถึงอันตรายของการดื่มแล้วขับชี่ยานพาหนะ โดยเน้นไปที่ประสบการณ์ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไป เน้นด้านอารมณ์และความรู้สึกเสียใจ เศร้าใจและการสูญเสียของเหยื่อและครอบครัวเป็นอุทาหรณ์ ทำให้วัยรุ่นเกิดความรู้สึกกลัวตาม จากข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกวัยรุ่น บอกว่า “การแชร์ภาพอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับชี่ที่น่ากลัว จะทำให้ไม่กล้า คิดว่าได้ผล” วัยรุ่นรับรู้สื่อสติกเกอร์ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์และสื่อทางโทรทัศน์ที่มีลักษณะขบขันและน่ากลัว (อุษา บิ๊กกินส์, 2556)

2.4 ปัจจัยที่ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการดื่มแล้วขับชี่ของวัยรุ่นได้ คือ อิทธิพลของพ่อแม่ ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นวัยรุ่นตอนปลาย อายุเฉลี่ย 18.8 ปี บางกลุ่มทำงานหารายได้ด้วยตนเอง การพึ่งพาครอบครัวมีน้อยลง ตามพัฒนาการของวัยรุ่นนั้นเป็นวัยที่มีความเชื่อมั่นในตนเอง การเชื่อฟังพ่อแม่ น้อยลง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ จันทรฉาย โยธาใหญ่และคณะ (2559) ที่พบว่า อิทธิพลของพ่อแม่ ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับชี่ของนักเรียนสังกัดอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่ได้

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. ควรมีการจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมที่ดีไม่ซ้ำในหลายรูปแบบ เช่น ควรมีการส่งเสริมและปรับเปลี่ยนทัศนคติทางบวกโดยการมีส่วนร่วมของครอบครัวและกลุ่มเพื่อน การส่งเสริมครอบครัวและชุมชนให้ปรับเปลี่ยนทัศนคติพฤติกรรมที่ดีไม่ซ้ำ

2. เสนอให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการตั้งด่านชุมชน จัดให้ตั้งด่านร่วมกับตำรวจเป็นประจำ สม่ำเสมอและไม่ระบุพิกัดเพื่อเป็นการป้องปรามไม่ให้วัยรุ่นดื่มแล้วขับซึ่งรถจักรยานยนต์ได้สะดวก และให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. จากผลการวิจัยพบว่า และร่วมกันทำนายพฤติกรรมได้ ร้อยละ 93.60 ซึ่งอยู่ในระดับสูง ปัจจัยที่ทำนายพฤติกรรมที่ดีไม่ซ้ำได้มี 4 ปัจจัย การวิจัยครั้งต่อไปควรเป็นการวิจัยเชิงทดลองเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมที่ดีไม่ซ้ำของวัยรุ่นต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) ที่ได้ให้ทุนสนับสนุนการวิจัยในครั้งนี้ และขอขอบคุณผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลและเจ้าหน้าที่สาธารณสุขในโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านปรังเฒ่า ตำบลหลักเขต ที่ให้ความช่วยเหลือในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

- กัลป์กิกา นิมิวิรุฬห์ศิริทรัพย์. (2557). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ถูกคุมความประพฤติแล้วซ้ำ. *วารสารวิทยบริการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์*, 25 (2), 91-100.
- ขวัญจิตร ศรีซาคา,อังสนา บุญธรรม,อุมาวดี เหลาทอง และธราดล เก่งการพานิช. (2563). ปัจจัยที่มีผลต่อการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในระดับชุมชนอำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ. *วารสารวิจัยสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี*. 9(2), 101-113.
- จันทร์ฉาย โยธาใหญ่, สุจิตรา เทียนสวัสดิ์, วารณี ฟองแก้ว, อัจฉรา สุคนธสรณ์ และสุภารัตน์ วังศรีคุณ. (2559). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการดื่มไม่ซ้ำของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่. *พยาบาลสาร*, 43(ฉบับพิเศษ), 11-22.
- มรกต เขียวอ่อน, โสภณ แสงอ่อน และพัชรินทร์ นินทจันทร์. (2559). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราในนักเรียนจำหน่ายเรื่อ. *วารสารการพยาบาลจิตเวชและสุขภาพจิต*, 30(3), 36-51.
- ธัญวรรณ์ แจ่มใส และศรณรงค์ ปล่องทอง. (2561). การศึกษาพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีผลกระทบต่อสุขภาพและชุมชน และทัศนคติที่มีต่อวัฒนธรรมการดื่มของกลุ่มชาติพันธุ์ลาว กูยและเขมร : กรณีศึกษาจังหวัดศรีสะเกษ. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์*, 20(2), 145-161.

- พระครูรัตนญาณโสภิต (บุญเลิศ รตนญาโณ/โสดา) และพระมหามิตร ฐิตปญโญ. (2562). ความเชื่อในประเพณี
แซนโฎนตาของจังหวัดบุรีรัมย์. *วารสารวิชาการธรรมทรรคน*, 19(3), 285-294.
- เพ็ญจันทร์ เซอร์เรอร์ และพีระพงษ์ วงศ์อุปราช. (2552). มิติทางสังคมของการดื่มสุรากับปัญหาความรุนแรง
ในครอบครัว. *วารสารสหศาสตร์*, 9(2), 194-222.
- พัชรพรรณ คูหา. (2558). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของนักศึกษาหญิงใน
มหาวิทยาลัยจังหวัดเชียงใหม่. [การค้นคว้าแบบอิสระหลักสูตรปริญญาสาธาณสุขศาสตร
มหาบัณฑิต]. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2563). สถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ปี 2563. <http://www.ddd.or.th>
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2562). รายงานประชาชนประจำปี 2562.
http://roadsafety.disaster.go.th/upload/minisite/file_attach/196/5f4ca0c3c24fd.pdf
- สุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์. (2560). การพัฒนาความร่วมมือของภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการแก้ไข
ปัญหาเมาแล้วขับจังหวัดภูเก็ต. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนน
ปลอดภัย (มนป.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2554, 26 สิงหาคม). เจาะลึก 'เมาแล้วขับ' ความเสี่ยง
อุบัติเหตุบนถนน. <https://www.thaihealth.or.th/?p=245816>
- อธิป ตันอารีย์ และพลเทพ วิจิตคุณกร. (2562). สถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และดัชนี
ความเสี่ยงต่อปัญหาแอลกอฮอล์ของจังหวัดในประเทศไทย : ข้อมูลการสำรวจ พ.ศ. 2560.
วารสารวิจัยระบบสาธารณสุข, 13(4), 353-367.
- อัญชลี เหมชะญาติ และศรีวรรณ ยอดนิล. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของ
นักศึกษาหญิงชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเขาคิชฌกูฏ จังหวัดจันทบุรี. *วารสารการศึกษาศาสตร์
พัฒนาลังคม*, 8(1), 115 – 128.
- อุษา บิ๊กกันส์. (2556). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์
ในเขตกรุงเทพมหานคร. *สุทธิปริทัศน์*, 27(82), 41-59.
- Ajzen, I. (2006). *Constructing a theory of planned behavior questionnaire: Conceptual
and methodological consideration*.
<http://www.people.umass.edu/aizen/pdf/tpb.measurement.pdf>
- Jiang, H., Livingston, M., & Manton, E. (2015) The effects of random breath testing and
lowering the minimum legal drinking age on traffic fatalities in Australian states. *Injury
Prevention*, 21(2), 77-83. doi:10.1136/injuryprev-2014-041303
- Stokols, D. (1996). Translating social ecological theory into guidelines for community health
promotion. *American Journal of Health Promotion*, 10(4), 282-98.

World Health Organization. (2018). *Global status on road safety 2018*. World Health Organization.

Zhang, L., Wieczorek, W. F., & Welte, J. W. (2012). The influence of parental and peer drinking behaviors on underage drinking and driving by young men. *Journal of Drug Education*, 42(3), 347–359.