



ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ

ของวัยรุ่นชายตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์

Social and Cultural Factors Influencing of Not-Drink and Riding behavior of male adolescents in Laket Sub-district of Buriram Province

นธกร วิโสรัมย์ และคณะ

สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากรายงานโดยองค์การอนามัยโลก ในปี พ.ศ.2561 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 1.35 ล้านคน และ อัตราการเสียชีวิต 18.2 ต่อแสนประชากร และเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับแรกของเด็กและเยาวชน อายุ 5 - 29 ปี โดยมากกว่า ครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งสองล้อและสามล้อ พบมากที่สุด คือทวีปแอฟริกา (ร้อยละ 44) สำหรับประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ 32.7 รายต่อแสนประชากร หรือ สูงเกือบสองเท่าของอัตราการเสียชีวิตของ ทั้งโลก โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 22,491คนต่อปี โดยเฉลี่ย 60 คนต่อวัน ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และมี สาเหตุมาจากดื่มแล้วขับ ร้อยละ 14 (World Health Organization, 2018) ปี พ.ศ.2561 มีอุบัติเหตุทางถนน เกิดขึ้น จำนวน 208,509 ครั้ง โดยพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 ลำดับแรกคือ จักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถปิกอัพ (ศูนย์ข้อมูลสนับสนุนการจัดบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข , 2562) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่น อายุระหว่าง 15 - 25 ปี การดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในท้องถนนซึ่ง มักมีการสูญเสียต่าง ๆ ตามมา ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สินการบาดเจ็บ พิการ จนกระทั่ง การสูญเสียชีวิตก่อนวัยอันควร เพราะว่าการขับขี่รถขณะเมาสุราจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ 6.6 เท่าของการขับขี่ขณะไม่ดื่มสุรา และเพิ่ม ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต 9.6 เท่าของผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มสุรา (กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2554) จังหวัด บุรีรัมย์ เป็นจังหวัดที่ประชากรดื่มสุราเป็นจำนวนมาก ในปี พ.ศ. 2560 มีจำนวนนักดื่ม เป็นอันดับที่ 49 ของ ประเทศ โดยมีสัดส่วนของนักดื่มที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป อยู่ที่ร้อยละ 24 ของจำนวนประชากร และมีการดื่มแล้วขับอยู่ ที่ร้อยละ 37.8 และความชุกของการได้รับบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนจากการดื่มสุราของผู้อื่น คิดเป็นร้อย ละ 0.5 และ ปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 19,678 คน เสียชีวิต 295 ราย ส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย อายุ 15- 24 ปีคิดเป็นร้อยละ 34.21 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุคือช่วง 16.00-19.00น.(ศูนย์ข้อมูลความ

อุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน) จากรายงานสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจังหวัดบุรีรัมย์ช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2564 พบว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวน พาหนะคือรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มาจากเมาแล้วขับ ตำบลหลักเขต อำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ มีระยะทางห่างจากตัวเมืองบุรีรัมย์ 25 กิโลเมตรโดยประมาณ ประชาชนส่วนใหญ่รวมทั้งวัยรุ่น ซึ่งเข้าไปศึกษาหรือทำงานในตัวเมืองบุรีรัมย์ จะเดินทางไปเช้าและกลับในช่วงเย็นทุกวันด้วยรถจักรยานยนต์ เนื่องจากเป็นระยะทางที่ไม่ไกลมาก ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง นอกจากนี้ยังมีพฤติกรรมการดื่มสุราเป็นประจำและจะเพิ่มมากขึ้นในโอกาสที่มีกิจกรรมร่วมงานในงานพิธี เทศกาล หรือแม้แต่ในชีวิตประจำวัน ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้มากขึ้น

การดื่มไม่ขับ ถือว่าเป็นพฤติกรรมทางสุขภาพที่สำคัญ ลดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตหรือเจ็บป่วย ซึ่งปัจจัยที่อาจเป็นทั้งสิ่งกำกับหรือกระตุ้นส่งเสริมให้บุคคลมีพฤติกรรมดื่มไม่ขับมีหลายปัจจัย ภายใต้อิทธิพลของทั้งปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่สัมพันธ์กันหลายระดับการศึกษาครั้งนี้ประยุกต์ใช้แนวคิดนิเวศวิทยาสังคม (Stokols, 1996) เป็นกรอบแนวคิดของการศึกษา โดยเชื่อว่าพฤติกรรมของบุคคลอยู่ภายใต้อิทธิพลหรือ ถูกกำหนดหรือมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบส่วนบุคคลและองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม ที่มีปฏิสัมพันธ์กันโดยจำแนกองค์ประกอบเหล่านี้ เป็น 5 ระดับ ได้แก่ องค์ประกอบส่วนบุคคล (intrapersonal factors) ได้แก่ ระดับความรู้และทัศนคติของบุคคล องค์ประกอบระหว่างบุคคล (interpersonal factors) คือ ปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล และกลุ่มบุคคลระดับปฐมภูมิ ได้แก่อิทธิพลของบุคคลในครอบครัวโดยเฉพาะพ่อแม่ และ อิทธิพลของเพื่อน องค์ประกอบระดับสถาบัน (institutional factors) คือ กฎ ระเบียบข้อบังคับและนโยบายของสถาบันการศึกษา องค์ประกอบระดับชุมชน (community factors) หมายถึง เครือข่ายสังคม ค่านิยมขนบธรรมเนียม ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการระหว่างบุคคล กลุ่มบุคคลและองค์กรนั้น และองค์ประกอบระดับชาติหรือนโยบายสาธารณะ (public policy) คือ นโยบาย กฎหมาย รวมทั้งสื่อต่าง ๆ ทั้งระดับท้องถิ่นและระดับประเทศที่กำกับดูแลสนับสนุนกิจกรรมและพฤติกรรมที่พึงประสงค์

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาหาความสัมพันธ์ (descriptive correlational study) แบบผสมผสานทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ มุ่งเน้นที่จะค้นหาปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม ทัศนคติ หรือมุมมองของวัยรุ่น ผู้ปกครอง พ่อ-แม่ และผู้นำชุมชน ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงต่อการแก้ไขปัญหาของพื้นที่ต่อพฤติกรรม การดื่มแล้วขับหรือไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์ โดยคาดว่าผลจากการศึกษานี้จะทำให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาโครงการส่งเสริมพฤติกรรมกรดื่มไม่ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ของเด็กวัยรุ่น เพื่อลดและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการ ขับซึ่งรถจักรยานยนต์ขณะเมาหรือดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ที่มีประสิทธิภาพที่ดีต่อไป

กลุ่มตัวอย่าง วัยรุ่นชายที่มีอายุระหว่าง 15 - 24 ปีภูมิลำเนาในเขตตำบลหลักเขต อำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ อายุระหว่าง 15 - 24 ปี จำนวน 250 คน ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลประกอบด้วย

1. แบบสอบถามพฤติกรรมดื่มไม่ขับและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับของจันทร์ฉาย โยธาใหญ่ และคณะ (จันทร์ฉาย, 2559) ตามกรอบแนวคิดนิเวศวิทยาสังคมประกอบด้วยแบบสอบถามและแบบประเมินรวม 7 ชุด ได้แก่ 1) แบบสอบถามพฤติกรรมดื่มไม่ขับ 2) แบบประเมินความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับชี่รถ จักรยานยนต์ กฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับชี่ขณะดื่มมีน เมมา 3) แบบประเมินทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ 4) แบบประเมินอิทธิพลของพ่อแม่ ผู้ปกครองที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ 5) แบบประเมินอิทธิพลของเพื่อนที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับชี่ 6) แบบประเมินอิทธิพลของกฎหมายและกฎจราจรที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ 7) แบบประเมินอิทธิพลของสื่อต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์

2.แบบประเมินปัญหาการดื่มสุรา (AUDIT)

3. การสนทนากลุ่ม และการสัมภาษณ์เชิงลึก ในกลุ่มวัยรุ่นชายที่เคยมีพฤติกรรมดื่มแล้วขับ ผู้ปกครองของวัยรุ่น และผู้นำชุมชน จำนวน 60 คน

ผลการศึกษาพบว่าในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างไม่มีพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์ขณะมีน เมมาน้อยกว่าการขับชี่รถจักรยานยนต์ขณะมีนเมมาเป็นจำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 36.80 และ 158 คน คิดเป็นร้อยละ 63.20 ตามลำดับโดยมีความถี่ของพฤติกรรมเป็นแบบนานๆครั้ง ระดับการดื่มแบบเสี่ยงต่ำ ช่วงเวลาที่ดื่มมักจะเป็นช่วงเย็น โดย มีปัจจัยที่อาจจะทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับระดับบุคคล ได้แก่ ปัจจัย ด้านความรู้ และปัจจัยด้านทัศนคติ ปัจจัยระหว่างบุคคล คือ อิทธิพลของเพื่อนและปัจจัยระดับสาธารณะ คืออิทธิพลของกฎหมาย/กฎจราจร และ อิทธิพลของสื่อต่างๆ สอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมา ในประเด็นของความรู้ความรู้อันเกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับชี่รถจักรยานยนต์และความรู้ด้านกฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับชี่ขณะดื่ม/มีน เมมา และ ทัศนคติของวัยรุ่นและคนชุมชนที่มองว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับเป็นเรื่องธรรมดา ต้องกลับบ้านไม่นอนค้างที่อื่นถึงแม้ว่าจะเมาก็ตาม คิดว่ายังขับรถกลับได้ (อูชา บิ๊กกินส์,2563) วัยรุ่นมีความรู้ด้านกฎหมายในระดับดี ซึ่งจากการสนทนากลุ่มวัยรุ่นแล้วการถูกจับแล้วลงโทษจากการดื่มแล้วขับ เนื่องจากทำให้เสียทั้งเงินและเสียเวลา การที่วัยรุ่นรับรู้ถึงข้อเสีย/อันตรายของการดื่มแล้วขับ และมีประสบการณ์โดยตรงจากการถูกจับเฝ้าแอลกอฮอล์ ทำให้รู้สึกเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น จะทำให้การปฏิบัติพฤติกรรมนั้นลดลงหรือไม่ปฏิบัติ เป็นไปตามหลักนิเวศวิทยาสังคมและพฤติกรรมกรกระทำตามแผน ที่ระบุว่าพฤติกรรมถูกกำหนดมาจากความตั้งใจที่จะปฏิบัติกิจกรรมซึ่งเป็นผลมาจากทัศนคติต่อเรื่องนั้นๆ (Stokol,2006 : Ajzen ,1996) แต่การศึกษากลับพบว่ากลุ่มวัยรุ่นยังมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับมากกว่าไม่ขับนั้นเนื่องจาก เพื่อนมีผลต่อพฤติกรรมการดื่มและขับชี่ของวัยรุ่นทั้งทางตรงและทางอ้อม (Fowler et al.,2007; Zhang et al., 2012) ซึ่งตามพัฒนาการของวัยรุ่นจะให้ความสำคัญกับเพื่อน เพื่อนเป็นกลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญ การรับรู้พฤติกรรมหรือกระทำของกลุ่มอ้างอิงเป็นอย่างไร วัยรุ่นจะมีพฤติกรรมไปในทางนั้น (Ajzen,2006) วัยรุ่นมักจะมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมการเมา

แล้วจับตามเพื่อนสนิท ซึ่งเป็นกลุ่มอ้างอิงที่สำคัญ (อุษา บิ๊กกินส์ , 2563) “...การดื่มเป็นเรื่องธรรมดา เป็นเรื่องปกติของชุมชน อย่างเวลาในงานในหมู่บ้านหรือช่วงเทศกาลต่างๆ ก็มีคนกลับบ้านกัน พี่น้อง เพื่อนฝูงมากันเยอะ คำก็มาชวน แต่ก็จี้ดื่มในหมู่บ้าน อยู่ในบ้านกัน ไม่ค่อยออกไปข้างนอกหรอก พ่อแม่ก็ห่วง มันอันตราย...” การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของเพื่อนสนิท และการพบปะกันในกลุ่มเพื่อน และความที่จะกล้าปฏิเสธเพื่อน เมื่อถูกชักชวนให้ดื่มมีความสัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของวัยรุ่นหญิงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (พัชรพรรณ คุณา, 2558)

อิทธิพลของกฎหมาย/กฎจราจร ผลจากการรณรงค์และการมีมาตรการที่เข้มงวดของจังหวัดบุรีรัมย์ทำให้จำนวนอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 3 ปีก่อน และลดลงมากกว่า 60 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับปี 2563 (http://www.buriram.go.th/activities_news/list.) การศึกษาในพื้นที่ 4 รัฐของประเทศออสเตรเลียพบว่า RBT สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ร้อยละ 20 และลดอัตราการเสียชีวิตในกลุ่มอายุ 17-20 ปีร้อยละ 30 และอายุ 21-29 ปี ร้อยละ 21 (Jiang H, Livingston M, Manton E., 2015)

อิทธิพลของสื่อต่างๆ จากข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกวัยรุ่น บอกว่า “การแชร์ภาพอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับที่น่ากลัว จะทำให้ไม่กล้า คิดว่าได้ผล” วัยรุ่นจะรับสื่อจากอินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์มือถือ มากกว่าการดูจากโทรทัศน์ สอดคล้องกับการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าพฤติกรรมการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ขณะมีเมมา สื่อที่กลุ่มวัยรุ่นเปิดรับมากที่สุดคือสื่อโทรทัศน์และอินเทอร์เน็ต วัยรุ่นรับรู้สื่อสติกเกอร์ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์และสื่อทางโทรทัศน์ สื่อที่มีลักษณะขบขันและน่ากลัว (อุษา บิ๊กกินส์, 2563)

โดยสรุปปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม ทั้งในระดับบุคคล ระหว่างบุคคล สถาบัน ชุมชนและระดับนโยบาย สามารถร่วมกัน ทำนายพฤติกรรมได้ ร้อยละ 93.60 ซึ่งอยู่ในระดับสูง ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องข้องควรมีการวิจัยเชิงทดลองเพื่อหาวิธีการหรือรูปแบบการส่งเสริมพฤติกรรมดื่มไม่ขับของวัยรุ่นต่อไป

เอกสารอ้างอิง

จันทร์ฉาย โยธาใหญ่, สุจิตรา เทียนสวัสดิ์, วารณี พองแก้ว, อัจฉรา สุคนธสรพร และสุภารัตน์ วังศรีคุณ. (2559).

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่.

พยาบาลสาร. (43), (December), 11-22.

พัชรพรรณ คุณา. (2558). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของนักศึกษาหญิงในมหาวิทยาลัยจังหวัดเชียงใหม่.* การค้นคว้าแบบอิสระหลักสูตรปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย(มนป.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้าง

เสริมสุขภาพ (สสส.).

ศูนย์ข้อมูลสนับสนุนการจัดบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข <https://hdcservice.moph.go.th/>

อุษา บิ๊กกินส์.(2563). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต*

กรุงเทพมหานคร.สุทธิปริทัศน์.(27) (2) หน้า 41-59.

มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2563). *สถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ปี 2563.*วันที่ค้นข้อมูล 20 มกราคม 2564, เข้าถึงได้จาก <http://www.ddd.or.th>

Ajzen, I. (2006). The theory of planned behavior. Retrieved from <http://www.unix.oit.umass.edu/aizen/tpb.html>[2007,September].

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*. Geneva, 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.